



Journal détailléur l'heurO vélo

Mai
08

n° 57

7 et 8 juin
**Fête du
Vélo**
page 2

www.droitauvelo.org www.droitauvelo.org www.droitauvelo.org www.droitauvelo.org www.droitauvelo.org www.droitauvelo.org www.droitauvelo.org www.droitauvelo.org

ÉVÈNEMENT

Fête du vélo P2

CONFÉRENCE

*Le Vélo en libre
pensée* P2

ACTUALITÉ

*L'Espace Infos
Déplacements* P3

VIE DE L'ASSO

AG 2008 P4 - 5

C. A.

*La marche des
éléphants* P5

VOITURE

Le Pollueur pollué P6

PROMOTION

Broc' à vélo P7

V. L. S.

*J'ai testé pour vous le
Vélib'* P8

INTERVIEW

*M. Delaby, maire
d'Haubourdin*
P 10-11

PAYS - BAS

*Amsterdam prend
conscience des ses
atouts* P14

NOUVEAUTÉ

SOS Vélo P14

AMÉNAGEMENT

*L'ADAV y
était* P15 - 19

BALADES

Le groupe Balades
P20



**Vélos, trains, trans-
ports en commun,
covoiturage...**

**Ouverture de
l'Espace Info
Déplacements**

page 3



Élu et cycliste au quotidien
*Interview de Bernard Delaby, maire
d'Haubourdin*

pages 10 et 11

Fête du vélo les 7 et 8 juin

Comme tous les ans aura lieu la Fête du Vélo le premier week-end de juin. À Lille, l'ADAV aura donc sa, tant attendue, Broc' à vélo Place du Marché aux Fleurs à Wazemmes samedi 7 juin matin.

Cette année, forte de ses 25 ans, l'ADAV a vu grand et souhaite organiser un " Village Vélo " autour de cette broc'. Différents stands et animations renseigneront sur le vélo comme moyen de transport et de loisir : l'ADAV bien sûr, Ch'ti Vélo, Transpole, Décathlon, etc.

Comme l'année dernière, l'atelier d'aide à la réparation de vélo aura donc lieu à Wazemmes, et non pas à la MRES comme d'habitude.

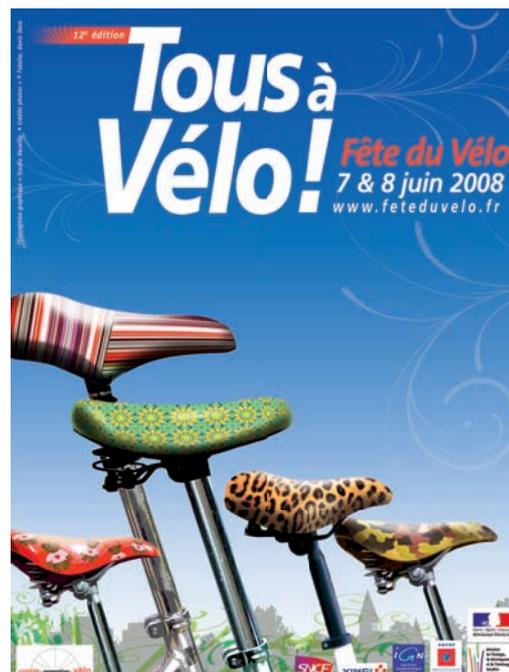
L'après-midi pourra nous mener dans les rues de Lille à la rencontre des lieux utiles aux cyclistes quotidiens acharnés ou en devenir : stationnement, SOS vélo, nouveau vélopole, etc.

Après un départ de la Grand Place à 14 heures, au rythme de la Vélorution (Lille étant toujours très animée) ce parcours urbain à vélo nous permettra probablement de relier plusieurs lieux festifs.

Le lendemain, dimanche 8 juin, c'est le groupe Balades qui nous mènera hors de la ville pour une découverte du Parc de la Deûle avec les Carnets de l'Explorateur de l'Espace Naturel Lille Métropole. Départ de la Citadelle de Lille à 8 h 45.

Cette année, plus que jamais, cette fête vous appartient. S'il n'est pas trop tard, n'hésitez pas à nous contacter pour participer à l'organisation de cet événement grandissant. Et si nous sommes à la veille des 7 et 8 juin, préparez avec soin votre vélo pour sa sortie annuelle d'ampleur nationale !

Élise Défossez
elise@droitauvelo.org



La fête du vélo à Lille :

- ♦ 7 juin - 9h00 - Place du Marché aux fleurs à Wazemmes - Broc' à vélo, atelier réparation, "Village Vélo"...
- ♦ 7 juin - 15h00 - Parcours urbain
- ♦ 8 juin - 8h45 - Citadelle - Balade "Parc de la Deûle"

CONFÉRENCE

Le vélo en libre pensée

Plusieurs publications précédentes de l'Heurovélo ont permis à certains d'entre vous de donner leur avis sur les vélos en libre-service : Vélo'v, Vélib', etc. À chacun son choucou et les réactions sont nombreuses ! Avec le soutien de Chiche ! et de l'IFRESI, Ch'ti Vélo et l'ADAV ont organisé une réunion publique sur l'avenir d'un système vélo à Lille, sujet qui vous passionne.

Jeudi 10 janvier 2008, Emmanuel Roche du bureau d'études Altermodal a d'abord rappelé les piliers d'une politique cyclable :

- ♦ bonne infrastructure par le développement d'aménagements cyclables adaptés ;
- ♦ services variés de vélos en libre-service, locations de courte ou longue durée, gardiennage, réparation, marquage, etc ;
- ♦ sans oublier l'information et la communication.

Il a ensuite présenté les différents services liés au vélo : avantages, limites, historique et présentation détaillée des différents systèmes de vélos en libre-service existants.

Dans la salle regroupant plus de 70 personnes d'horizons différents, cette présenta-

tion a alors donné lieu à des échanges à la fois techniques, sur le nombre de vélos nécessaires, les moyens d'éviter les dégradations... mais aussi plus stratégiques sur les coûts et modes de financement, l'échelle concernée (Lille ou la communauté urbaine), etc.

Conscients de la limite de cette réunion publique de quelques heures, nous espérons que le dynamisme ressenti autour de ce sujet permettra de participer à un projet constructif, à l'aube d'un nouveau mandat municipal.

L'ensemble de ces outils (présentation, compte-rendu, reportages, commentaires) est disponible sur : www.droitauvelo.org.

Élise Défossez
correspondante locale
de l'ADAV à Lille



Plus de 70 personnes d'horizons différents

Le vélo prend sa place !

Grenoble, avril 2008 : les délégués des 140 associations de la FUBicy (Fédération française des Usagers de la Bicyclette) se réunissent pendant trois journées autour du thème «Le vélo prend sa place !» L'effervescence de la communauté cycliste n'est plus à démontrer et ses représentants ont notamment débattu et échangé sur les sujets suivants :

- Le vélo entre en gare : train et vélo, une combinaison trop peu utilisée et pourtant à fort potentiel.
- Le vélo, c'est porteur : métiers émergents, nouveaux services et nouveaux produits.
- Nouveaux usages, nouveau partage : tendances récentes en matière d'aménagement, de signalisation et de réglementation.

Dans tous les domaines, les initiatives et les propositions sont nombreuses, variées, alliant le plus souvent le bon sens et l'économie de moyens, et se font, petit à petit, de plus en plus convaincantes aux yeux des décideurs et des élus.



En 2009, l'ADAV aura l'honneur d'accueillir à son tour le congrès de la FUBicy à Lille : de l'action en perspective pour notre association et ses adhérents qui auront à cœur de montrer leur dynamisme et leur sens de l'hospitalité et l'occasion également pour les différents acteurs de la métropole lilloise de déployer concrètement, dès les mois à venir, les panoplies de mesures pour des villes cyclables promises récemment sur papier glacé.

D'ici là, les 7 et 8 juin prochains, la Fête du vélo nous offre cette année un menu particulièrement riche et alléchant : les organisateurs enthousiastes sont prêts à accueillir toutes les compétences et toutes les énergies. Soyons nombreux à y participer car le succès de ces manifestations est décisif pour appuyer nos revendications : la place est à prendre... à vélo !

Benoît Cousin

A C T U A L I T É

L'Espace Info Déplacements

Devant la part de plus en plus importante que prennent les transports dans les rejets de gaz à effets de serre (GES), l'Association Droit Au Vélo a été missionnée par la Région Nord - Pas-de-Calais et la délégation régionale de l'ADEME pour animer un Espace Info-Déplacements (EID).

Ce service, gratuit, neutre et indépendant, consiste à renseigner les particuliers sur les différentes possibilités alternatives à l'usage de la voiture individuelle en terme de matériel, d'itinéraire et d'intermodalité. Sur rendez-vous, physique ou téléphonique, des conseils personnalisés seront dispensés

- au public, tels que :
- les pédibus et vélobus ;
 - le réseau de transports en commun et de TER existant ;
 - le covoiturage ;
 - l'autopartage ;
 - l'achat d'un vélo à assistance électrique ;
 - les aides financières disponibles pour l'achat d'un véhicule moins polluant.

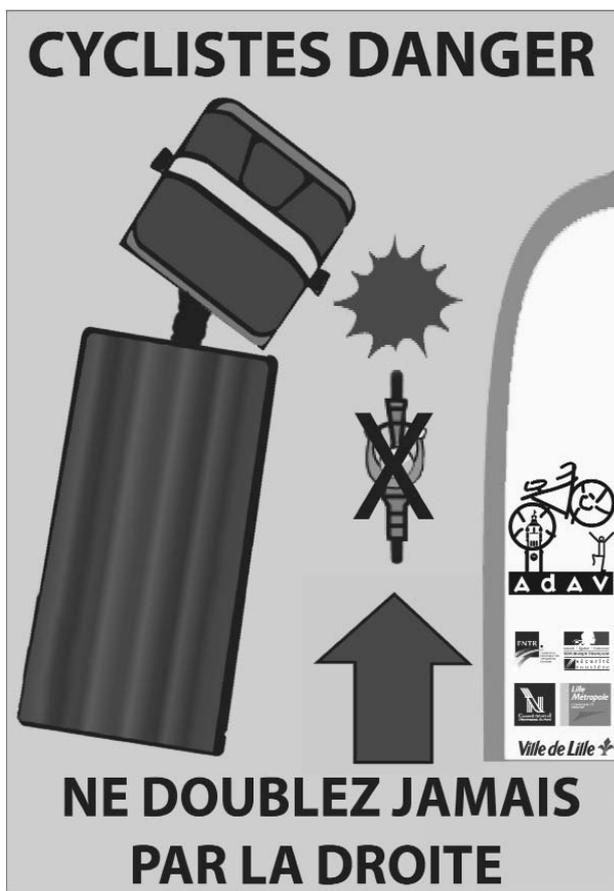
Il sera également possible de bénéficier de cours de «remise en selle» en petits groupes pour apprendre à circuler en ville à vélo avec assurance et choisir un itinéraire adapté.



INFO 
DÉPLACEMENTS

Affiche camions

Bientôt disponible à l'ADAV : une affiche à coller à l'arrière des camions, pour avertir le cycliste du danger qu'il encourt.



Assemblée Générale de l'ADAV – 26 janvier 2008

L'Assemblée Générale 2008 s'est déroulée le samedi après-midi 26 janvier à la MRES (Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités) à Lille ; elle a réuni environ quatre-vingt adhérents autour du thème retenu cette année : la démarche de concertation menée par l'ADAV avec les institutions. L'exposé de Michel (notre directeur) était illustré par les expériences des correspondants locaux présents. Après la présentation du rapport moral et du rapport financier, et l'élection du conseil d'administration (renouvellement du tiers sortant), ce fut l'invitation au voyage, De la mer du Nord à la mer Noire, 3700 km en tandem, par Brigitte et Bertrand Helle. Pour conclure, les participants ont partagé le goûter et le verre de l'amitié.

Extraits du rapport moral 2007

Cette année a été pour l'ADAV celle du vingt-cinquième anniversaire et du millième adhérent. L'événement a été fêté le 31 octobre dernier au Fort de Mons par une soirée amicale qui a réuni une centaine de participants. Au 31 décembre 2007, l'ADAV comptait précisément 1117 adhérents, soit une augmentation de 21% depuis un an.

Les compétences de notre association sont de mieux en mieux reconnues, et nous sommes de plus en plus sollicités : en 2007, l'ADAV a été invitée à participer le 29 mai au colloque national *Route Durable*, organisé à Lille par le Conseil Général du Nord, et le 15 octobre à la consultation régionale du *Grenelle de l'Environnement* à Arras (intervention sur le code de la rue). Des communes, mais également des entreprises font appel à nous pour des actions de sensibilisation.

L'ADAV continue son expansion sur l'ensemble du territoire de la région Nord Pas-de-Calais. Nous disposons maintenant de plusieurs groupes d'adhérents dynamiques à Arras, Béthune et Valenciennes.

Partenariats

Les partenariats avec la Ville de Lille, LMCU (Lille Métropole Communauté Urbaine) et le Conseil Général du Nord, signés ou renouvelés en 2006 pour une

durée de trois ans, se sont poursuivis. Les négociations pour une convention avec la région Nord Pas-de-Calais ont continué et devraient aboutir en 2008. L'ADAV a aussi cherché à formaliser des partenariats avec le Département du Pas-de-Calais ainsi qu'avec les Villes de Béthune et Valenciennes.

Fonctionnement interne

Fanny Steinmetz a quitté l'association en septembre, au terme de deux années pleines et enthousiastes ; après sélection et entretiens parmi cent quatre-vingt candidatures, Sabine Geneste, qui travaillait à l'ADC (*Association des Départements Cyclables*), a pris sa succession en décembre comme chargée de concertation.

Le Conseil d'Administration s'est réuni huit fois en 2007. En complément, des réunions du bureau ont été consacrées plus particulièrement à l'activité, aux statuts et aux conditions de travail des salariés, ainsi qu'au suivi des conventions avec nos partenaires et au budget de l'association.

Plans Déplacements Scolaires

Après une phase expérimentale de 17 mois, cette activité (emploi à mi-temps)

financée par le FSE (*Fonds Social Européen*) jusqu'en décembre dernier et développée par Sébastien Torro-Tokodi (salarié), a connu en 2007 ses premiers suc-



Jean-Pierre Verhille (au centre) correspondant local de l'Adav à Haubourdin

cès : expériences de *pédibus* à l'école Lamartine dans le Vieux Lille, de *vélobus* à l'école Cornette de Lille Fives et l'école Victor Hugo

de Marcq-en-Barœul. Le premier vélobus quotidien fonctionne depuis la rentrée scolaire de septembre 2007 à l'école Pasteur à Lille.

Commissions thématiques

Afin de rendre plus visibles auprès des adhérents les petites structures existantes qui organisent des événements ou ont une activité régulière au sein de l'ADAV, il a été décidé de mettre en place des commissions thématiques dont un ou deux membres acceptent le titre d'animateur. Il peut ainsi être facilement proposé à chaque adhérent de faire partie d'une ou plusieurs commissions. Quatre commissions fonctionnent actuellement : *Atelier et marquage* (David Miet), *Broc'* (Élise Défossez), *Balades* (Gérard Vahé), *Heurovélo* (Jean-Baptiste Boulange, Benoît Cousin).

Promotion du vélo et sensibilisation

Après «*Bien circuler à vélo en ville*» et «*Vélos, camions... Attention, danger de mort !*» éditées en 2006, l'ADAV a fait paraître en 2007 la plaquette «*Éviter l'accident*», réalisée grâce au PDASR (Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière) et imprimée à 12000 exemplaires.

À côté de ces fiches «grand public», l'ADAV réalise également des séries de fiches à l'intention des élus pour les inciter à faire appel à l'ADAV pour des événements liés à la promotion du vélo, et de ses adhérents pour les aider à l'organisation de ces événements (balades, ateliers, stands, brochures...).

Le PDASR a permis l'acquisition de 800 nouveaux écarteurs de danger aux couleurs de l'ADAV qui sont progressivement distribués lors d'événements divers.

Balades

Sous l'impulsion de Gérard Vahé, la groupe *Balades* propose depuis l'automne dernier aux adhérents et aux sympathisants de l'ADAV une balade hebdomadaire (prise en charge par un membre du groupe), le plus souvent au départ de Lille ou d'une gare TER, ainsi que des randonnées de plusieurs jours ; l'allure y est toujours modérée, l'ambiance conviviale et l'esprit est celui de la *Cyclodécouverte*.

Ateliers

Les «*ateliers d'aide à l'entretien et aux petites réparations de son vélo*», mis en place il y a deux ans, continuent à connaître un grand succès et une fréquentation soutenue, apportant à l'association de nombreux nouveaux adhérents et sympathisants. Le participant n'y vient

pas pour faire réparer son vélo, mais pour apprendre à s'en occuper.

Relations avec le monde associatif

L'ADAV est toujours partie prenante de la MRES (Maison Régionale de l'Environnement et des Solidarités, anciennement MNE) et a participé aux Assemblées Générales de mai et de novembre.

Nous venons d'adhérer à la nouvelle *Maison des Associations* de Lille (rue Royale), ce qui nous permettra de bénéficier de différents services (mise à disposition de salle ou de matériel, documentation). Une adhésion sera aussi faite prochainement et dans

le même esprit aux maisons des associations de Valenciennes et de Roubaix. L'ADAV a également adhéré au service d'autopartage *Lilas* de Lille.

Notre association est membre de la FUBicy (Fédération française des Usagers de la Bicyclette), et a participé au congrès annuel les 30, 31 mars et 1^{er} avril à Lons le Saunier (Philippe Delrue). Le futur *Code de la rue* a été évoqué lors de la journée d'étude *Villes cyclables, des solutions sur mesure*, avec des possibilités d'ajustement du code la route en faveur des cyclistes.

L'ADAV est aussi membre du conseil d'administration de l'AF3V

(Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes) par l'intermédiaire de Michel Anceau. À ce titre, elle participe au comité de pilotage du *Schéma régional des véloroutes et voies vertes*, et est un interlocuteur privilégié du conseil régional et de la DIREN (Direction régionale de l'environnement)

Conclusion

Les succès obtenus par les systèmes de VLS (Vélo en libre-service) dans quelques grandes agglomérations ont donné des idées à beaucoup de candidats à l'approche des élections municipales. Nous sommes heureux de cette prise de conscience soudaine des vertus de notre mode de déplacement préféré, mais nous pensons que, quels que soient son succès et sa visibilité, le libre-service n'est qu'un des aspects de la politique vélo

que devrait mener une collectivité locale. Bien d'autres enjeux nous préoccupent : le développement de systèmes de location « humanisée » performants, de courte ou longue durée, permettant des offres plus variées que le VLS, des offres de gardiennage sécurisé (le vol et le vandalisme sont des fléaux parfois dissuasifs), l'existence d'un réseau suffisant de vélocistes, des aménagements cyclables bien conçus, une réflexion sur des adaptations possibles du code de la route aux cyclistes (comme à Strasbourg), sont autant de thèmes, sans doute moins « porteurs », mais qui méritent toute notre attention, et que l'ADAV, forte de militants toujours plus nombreux et plus actifs, ne craindra pas de populariser.

Benoît Cousin

L'intégralité du rapport moral 2007 est consultable sur :
<http://droitauvelo.org>.



L'Assemblée générale 2008 aura rassemblé plus de quatre-vingt personnes

CONSEIL D'ADMINISTRATION

La marche des éléphants

Après un suspens insoutenable, élections municipales obligent, le conseil d'administration de l'ADAV s'est réuni mercredi 19 mars pour élire son nouveau bureau. Nouveau est un bien grand mot car le bureau a été renouvelé à l'identique de l'année dernière. Parmi les «Éléphants de l'ADAV» : Anja, Philippe, Élise, Étienne, Benoît et nos vice-présidents adorés : Véronique et Jean, auto-proclamé «Mammoth» pour l'occasion ! L'ensemble des membres du CA a émis le souhait d'introduire du sang neuf pour 2009... Qui a dit 1209 adhérents en 2009 ?!! Qui saura les débusquer dans

la jungle urbaine ?

À noter que cette année, on n'était pas passé loin : Balbina Monteiro, fraîchement élue à l'Assemblée Générale en janvier, a été contrainte par les statuts de l'association à démissionner dès son premier conseil d'administration, ayant été élue conseillère municipale. Sans rancune, nous lui souhaitons une bonne route à Marcq-en-Barœul. Elle hérite de la médaille du plus court mandat d'administrateur de l'ADAV à ma connaissance !

Élise Défossez

trésorière adjointe (toujours en formation)

L'Adav en 2008 :

L'équipe salariée de l'ADAV est constituée de :

- ♦ Michel ANCEAU (direction et concertation),
- ♦ Sabine GENESTE (chargée de concertation),
- ♦ Sébastien TORRO-TOKODI (animation et secrétariat), tous trois à temps plein,
- ♦ Yves MAERTEN (missions ponctuelles).

Composition du conseil d'administration pour l'année 2008 :

- ♦ Président : Benoît COUSIN
- ♦ Trésorier : Étienne FOREST
- ♦ Secrétaire : Philippe DELRUE
- ♦ Vice-présidente chargée des relations avec les salariés : Véronique FAFEUR
- ♦ Vice-président chargé des relations avec les adhérents : Jean DEWAVRIN
- ♦ Trésorière adjointe : Élise DÉFOSSEZ
- ♦ Secrétaire adjointe : Anja SCHMID
- ♦ Administrateurs : Raymond BODART, Jean-Baptiste BOULANGE, Jean-François CHARVET, Daniel DOURLENS, Olivier DUTEL, Frédéric HÉRAN, Denis LEFEBVRE.

Le pollueur pollué : une raison de plus pour préférer le vélo à la voiture !

Chacun a déjà lu ou entendu que l'habitacle des voitures accumulait la pollution ambiante, mais cela reste intéressant d'accéder aux études scientifiques permettant cette assertion.

La revue de médecine *le Concours Médical* du 24 janvier 2008 rapporte les communications des journées scientifiques de l'Afsset (Agence Française de Sécurité Sanitaire de l'Environnement et du Travail). L'éditorial de la directrice générale de l'Afsset attire l'attention du lecteur sur les risques probables sur la santé des personnes suite au temps passé en voiture en agglomération.

Il s'agit des résultats (non définitifs, le travail n'est pas fini) de l'équipe de J.-P. Morin (Inserm U694, Rouen) réalisé avec un véhicule équipé d'appareils de mesure en continu des polluants de l'air entrant dans l'habitacle du véhicule (particules, NO, NO₂, SO₂, ozone, etc.) L'environnement du véhicule, son trajet et sa vitesse ont été identifiés par une caméra à l'avant et un GPS.

Deux parcours ont été étudiés : 72 km en agglomération rouennaise et 400 km en agglomération parisienne (total : 500 km). À visée comparative, des mesures de la pollution de proximité (en bordure de route) et de fond (en ville) ont été enregistrés pour Rouen.

Résultats : la concentration de polluants est nettement plus importante dans l'habitacle que dehors.

Pour le NO₂ : 200 µg/m³ (microgrammes par mètre cube) dans l'habitacle, contre 75 µg/m³ à proximité et 22

µg/m³ en fond. Dix fois plus !

Pour les particules : les mesures dans l'habitacle peuvent dépasser 40 fois celles du fond.

Pour les fumées noires (particules de combustion) une heure en habitacle équivaut à 24 heures en fond urbain hors véhicule.

Les concentrations dans l'habitacle varient peu entre Paris et Rouen et sont plutôt homogènes sur la totalité du parcours hormis deux cas de figures : les tunnels (400 µg/m³ pour le NO₂ en moyenne et la moitié de la dose qui impose de fermer un site industriel pour la partie terminale du tunnel de la Défense) et le sillage d'un bus ou d'un camion (par exemple six minutes dans le sillage d'un bus équivaut à 8 heures de fond urbain...).

Parmi les conclusions pratiques de cet article : les personnes qui passent plus d'une heure par jour dans leur véhicule dépassent très largement le seuil d'alerte de la population (200 µg/m³ de NO₂ au maximum, dix-huit heures par an).

Les mesures en bord de route sont des reflets très infidèles de ce qui se passe à l'intérieur des habitacles.

Les concentrations de polluants dans l'ha-

bitacle varient de manière très importante pendant un même parcours : le facteur essentiel est la proximité du sillage et les caractéristiques du véhicule suivi dans le flot de la circulation et non la densité du trafic.

L'architecture de la ligne d'échappement est un facteur crucial : les lignes d'échappement des camions

devraient être orientées vers le haut pour limiter le niveau de pollution au ras du sol (comme aux États-Unis).

Les filtres d'habitacles laissent passer la grande majorité des particules émises par les moteurs Diesel.

La recirculation d'air intérieur ne doit pas être activée lorsque l'on sent la pollution dans l'habitacle mais avant d'entrer dans un tunnel, pas au milieu, en ouvrant les fenêtres pour ventiler ensuite).

Les aménagements de voirie doivent favoriser la dispersion des polluants pour éviter l'effet « canyon ».

Les études épidémiologiques d'exposition à ces polluants doivent tenir compte du temps passé en voiture.

Et J.-P. Morin de conclure par la citation d'une étude parue en 2007 dans le *New*

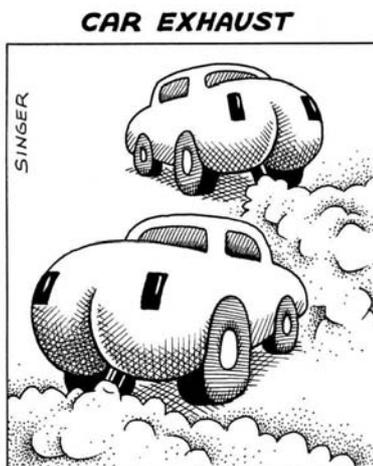
England Journal of Medicine (référence mondiale de la presse médicale) qui démontre que des concentrations de particules de 300 µg/m³ et des concentrations de NO₂ de 2000 µg/m³ peuvent provoquer une ischémie myocardique à l'effort (angine de poitrine) chez des patients insuffisants cardiaques, à concentrations équivalentes à celles susceptibles d'être respirées dans un véhicule...

Quelles conclusions tirer de tout cela pour le cycliste lillois ?

Mieux vaut pédaler à l'air libre au bord de la route qu'être dans sa voiture aux heures de pointe... C'est encore pire si la voiture se trouve dans une structure à effet « canyon » telles les voies rapides autour de la ville... Le cycliste pas trop pressé a tout intérêt, pour être plus tranquille, mais aussi pour ses petits poumons (en inspirant un air « fond urbain » et pas « grand axe de circulation ») à fausser compagnie à ses compagnons motorisés en prenant les routes moins fréquentées quitte à faire un petit détour...

Finalement, prendre son vélo et pas sa voiture, ce n'est pas seulement polluer moins et avoir une activité physique, c'est aussi et surtout s'assurer un trajet plus sain puisque moins exposé en mono, dioxyde d'azote, micro-particules et autres...

Pascal Coquerelle



Les personnes qui passent plus d'une heure par jour dans leur véhicule dépassent très largement le seuil d'alerte de la population

Broc' à Vélo : cela vaut le coup d'y aller !

Comme beaucoup, j'ai vu longtemps passer les annonces de broc' à vélo de l'ADAV d'un œil distrait, voire indifférent. Pourtant un beau matin, je me suis décidé à aller y faire un tour...

Eh bien, ceux qui n'y ont jamais mis les pieds ont tort !

♦ C'est l'occasion de vendre les vélos surnuméraires qui encombrant la maison : j'ai vendu l'ancien vélo de mon épouse à un étudiant allemand pour une somme de 70 euros avec son antivol en U, de quoi se payer un bon resto à deux (avec mon épouse, pas avec l'étudiant !) et j'ai fait un heureux en acceptant de baisser un prix de vente initialement trop prétentieux...

♦ Il y a toujours des occasions d'achats qui valent le coup : soit avec des par-

ticuliers, soit avec des loueurs de vélo hollandais qui revendent leurs vélos de la saison passée, soit avec des associations belges qui revendent aussi leurs vélos de location ; j'ai ainsi trouvé pour mon fils de 11 ans un vélo Giant d'état tout à fait correct avec éclairage à dynamo, antivol de roue arrière, à un prix au moins deux fois inférieur au prix neuf...

♦ C'est aussi l'occasion de faire graver son vélo contre le vol, et de prendre conseil auprès de l'atelier de réparation si nécessaire, bref : c'est pas tout de venir mais il faut aussi venir en vélo pour profiter de tout !

♦ La broc' à vélo permet également de rencontrer les responsables et salariés de l'association le week-end, sans avoir à se déplacer au local de l'association en semaine ce

qui n'est pas toujours facile...

♦ Une question ou remarque sur un besoin d'aménagement cyclable ? C'est l'occasion de la formuler de vive voix !

♦ Un besoin particulier de matériel de cyclisme urbain introuvable en France ? Sacoques hollandaises pas cher et de grande contenance, portedocument clipsable au porte bagage, cape de pluie fonctionnelle, écarteur de danger plus volumineux et avec commande au guidon..., un catalogue de matériel hollandais est disponible pour passer commande et les super bricoleurs de l'ADAV peuvent vous aider à améliorer votre monture !

♦ La broc' à vélo, c'est aussi l'occasion de faire découvrir l'association aux amis : devant un tel éventail de possibilités, ils se

doivent d'adhérer ! Bien sûr il y a toujours des bulletins d'adhésion disponibles et on peut faire son chèque sur place...

♦ Enfin, si vous voulez flatter votre ego, les journalistes sont très friands de ce genre de manifestation : en tant que vendeur j'ai ainsi eu l'occasion de répondre aux questions d'une journaliste très intéressée et d'avoir ma photo dans le journal du lendemain ! Mes enfants sont très fiers de leur papa...

Bref, venez, faites venir à la broc' à vélo ! Et si ces arguments ne suffisent pas à vous convaincre, faites-le pour Élise, grande organisatrice des broc' à vélo devant l'Éternel et dont les efforts méritent bien un petit détour à la prochaine broc' !

Pascal Coquerelle

M I L I T A N T I S M E

Un tour de Vélorution sur elle-même



La Vélorution ch'ti s'essoufflerait-elle ? Ce rassemblement de cyclistes le 1er samedi du mois à 14 h sur la Grand Place envahit régulièrement les rues de Lille depuis plus de 2 ans. Revendicative et festive, elle rassemble entre 30 et 200 cyclistes.

Après le joyeux carnaval à vélo de février, des membres moteurs (sans pétrole) ont annoncé vouloir passer le relais de l'organisation. Depuis, l'engouement semble ralentir.

Pourtant, les idées ne manquent pas. Une opération «J'en ai pour 2 minutes» à l'intention des automobilistes garés sur les bandes cyclables et à l'image des mani-

fest'actions de l'ADAV est en préparation.

La ville de Lille est-elle trop bien lotie en aménagements cyclables pour qu'on n'ait plus rien à y revendiquer ? La Vélorution saura-t-elle sortir de Lille pour ses réclamations ? Un collectif s'était mis en place dans le bassin minier du Pas-de-Calais (Lens - Liévin), qu'en est-il ?

En janvier, on pouvait voir sur les vélos le slogan «À 100 dollars, j'arrête !» à destination des automobilistes qui n'auraient pas encore entendu parler de l'augmentation du prix du pétrole. Avec l'arrêt de la voiture, cela signifie-t-il l'arrêt des revendications ?

La Vélorution lilloise saura-t-elle refaire flamber ses idéaux sur ses bases d'autogestion ? La réponse nous appartient.

Pour en savoir plus : <http://velorutionlille.free.fr>

J'ai testé pour vous... le VÉLIB'



À la sortie de la gare du Nord, la nouvelle station Vélib' n'est pas opérationnelle : écran vide.

Je descends donc à pied en direction de République.

1er essai = échec. Pour effectuer les opérations sur la borne, c'est un peu complexe, et en plus, il n'y avait plus de papier dans la borne pour délivrer le ticket. Je comprends cependant qu'à défaut de prendre un abonnement, on peut faire un contrat d'un jour ou de sept.

2e essai un peu plus loin : deuxième échec mais une autre personne prend ma relève... Elle échoue aussi. Je m'approche et on s'y met ensemble : re-échec. Nous comprenons qu'une autorisation de prélever 150 € est donnée au cas

où le vélo n'est pas restitué.

Heureusement, un parisi-praticien voit notre manège et intervient. Il nous fait remarquer que si l'écran supérieur concerne Vélib', la partie "paiement par carte bleue" se lit sur un mini écran rectangulaire (4,5 cm sur 1cm) en contrebas du premier. Attention : toutes les bornes ne sont pas exactement pareilles ! Tout s'éclaire... Nous obtenons enfin un ticket qui porte un n° de code client(e) valable pour la journée.

Notre guide improvisé ajoute qu'il faut en moyenne utiliser un vélo 20 à 25 minutes, le poser pour en prendre un autre plus loin, de façon à pédaler gratuitement, car les dépassements de durée sont coûteux. Autre conseil : avant de choisir une bécane, la vérifier (freins, chaîne).

Entre cyclistes, on fait connaissance et on sympathise, et c'est ensemble que l'autre personne et moi-même découvrons les voies cyclables panaméennes.

À Paris en vélo, on dépasse allègrement les autos. Passons sur l'air

pas toujours très respirable... Le changement de vitesse est maniable et l'ensemble du vélo sympa. Il intègre un timbre pratique, un antivol et un panier avant qui peuvent se révéler utiles. À signaler cependant : comme certains secteurs sont moins vélophiles que d'autres, tous les râteliers sont pleins. Il est donc impossible de rendre son vélo alors que le compteur tourne. Il faut chercher une autre station, jamais trop éloignée cependant. Remarque ultime : quand on a rendu son engin, il est possible de vérifier grâce à son numéro de compte (sur le petit écran) d'une part le montant payé (1 € la demi-heure) et d'autre part, que le retour a bel et bien été enregistré.

Pascal Housez



un ticket qui porte un n° de code client(e)



C'est le cirque !

Une preuve que les cyclistes sont sérieux : lorsqu'ils se déplacent, ils respectent l'environnement. De là à dire que les automobilistes sont des clowns, il n'y a qu'un tour de pédalier à faire que j'effectue sans peine.

Dans le rôle du clown qui fait du bruit (pour se faire remarquer) : l'automobiliste qui circule.

Dans le rôle du clown qui se prend une fessée : l'automobiliste qui se voit retirer le permis.

Dans le rôle du clown qui pleure : l'automobiliste qui passe à la pompe à essence.

Dans le rôle du clown qui s'énerve : l'automobiliste dans les embouteillages.

Dans le rôle du clown qui rigole : l'automobiliste qui écoute un sketch humoristique grâce à son autoradio.

Dans le rôle du clown qui s'amuse (avec son volant) : l'automobiliste qui suit une déviation.

Dans le rôle du clown qui fait rire tout le monde : l'automobiliste qui affirme que la voiture ne pollue pas.

Dark Vador

L'humour noir de la nièce de Dark Vador

Au cours d'un repas, Dark Vador ouvre une lettre et lisant le bulletin d'adhésion, s'exclame « Encore un enseignant ! » Puis il dit, « c'est normal, pour adhérer à l'ADAV, il faut être instruit ». Sa nièce Marie-Hélène, présente à ses côtés, lui demande alors d'un air taquin « mais qu'est ce que tu fais à l'ADAV ? » Dark Vador avoua : « j'attends les instructions ».

À Lille, nous nous réjouissons de la nomination d'une conseillère municipale déléguée au Plan Vélo, en la personne de Vinciane Faber.

É.D.

Retour de manivelle

En matière de déplacement en voiture ou en avion, ce dont bénéficient les générations actuelles, les générations futures en pâtiront.

Dark Vador



Nouveau : le CVVV

Le Club des Victimes des Voleurs de Vélos vient d'être créé.

Il regroupe, à part quelques exceptions :

1. des personnes qui pensaient que les voleurs ne s'intéresseraient pas à leur vélo parce que leurs vélos étaient vieux et (ou) dans un état pitoyable.

2. des personnes qui ignoraient qu'en moyenne, un vélo sur deux est volé dans une propriété privée : garages, couloirs, jardins, caves, etc.

3. des personnes qui pensaient que, parce que leur vélo était accroché dans un endroit fréquenté, il ne risquait rien.

4. des personnes qui disaient aimer leur vélo mais ne désiraient pas investir dans un antivol fiable.

5. des personnes qui ne pensaient pas qu'il fallait systématiquement accrocher son vélo (même pour un arrêt de courte durée, par exemple le temps d'acheter une baguette de pain ou de tambour pour les musiciens).

Ce club s'enrichissant régulièrement de nouveaux membres (il faut dire qu'il suffit de se faire voler un vélo pour en faire partie : il n'y a pas d'adhésions à régler), l'ADAV envisage d'éditer une plaquette contre le vol. Cela devient urgent et permettra au vice-président d'économiser sa salive. Il faut espérer que les écrits seront plus efficaces que les paroles. Les écrits restent, les paroles et les bicyclettes (en attendant l'édition de la brochure) s'envolent.

Dark Vador

La voiture rend fou

Bruxelles. L'ancien commissaire européen à l'agriculture Franz Fischler prône un recours accru aux organismes génétiquement modifiés pour la production de biocarburants, en marge d'une conférence organisée par le groupe alimentaire Syngenta. « Nous avons besoin de nouvelles plantes pour ce qui ne concerne pas l'alimentation humaine ou le fourrage », a-t-il dit. « Dans le secteur non alimentaire, les techniques OGM pourraient jouer un rôle accru. » M. Fischler qui est issu d'un pays, l'Autriche, où la question est particulièrement sensible, a par ailleurs estimé que l'Europe aurait de plus en plus de mal à maintenir les restrictions à l'importation d'OGM destinés à l'alimentation du bétail en raison de la pression des pays exportateurs.

Ce message, je l'interprète comme ceci : pour s'attirer la sympathie des automobilistes (suite à l'augmentation du baril de pétrole) et comme une majorité d'européens sont hostiles aux OGM dans l'alimentation, M. Fischler se sert du prétexte des biocarburants pour essayer de promouvoir les OGM. Deuxième argument fallacieux : il sera difficile de lutter contre la pression des pays exportateurs d'OGM. Sauf erreur de ma part, l'Union Européenne s'oppose toujours à l'utilisation d'hormones de croissance pour le bétail. Le pire, c'est que, sur notre planète, chaque jour des gens meurent de faim et il est possible de trouver des individus désirant promouvoir les OGM pour faire avancer des voitures.

Dark Vador

Inquiétude

Extrait du 20 minutes du 18 mars 2008 :

Sondage

55% des français prêts à conduire sans permis
Plus d'un français sur deux serait prêt à conduire sans permis en cas d'urgence.

Quelles sont les éventuels risques qui en découlent ?

1. En cas d'urgence, l'automobiliste est généralement pressé. Le fait d'ajouter le stress suite à la conduite sans permis, le risque d'accident est certainement plus élevé.

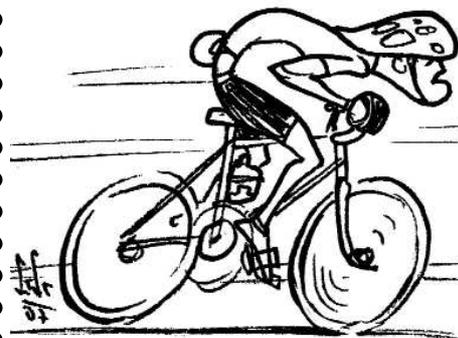
2. En cas d'accrochage, ou même d'accident, la tentation du délit de fuite est plus forte pouvant éventuellement entraîner des " non-assistance à personnes en danger ".

3. L'assurance ne vous couvre que si vous circulez avec un permis valide. Les conséquences d'un éventuel accident grave peuvent endetter à vie le conducteur circulant sans permis.

4. En cas de contrôle des forces de l'ordre, une aggravation de la peine.

En conclusion, même s'il est impossible d'y affirmer que l'on y trouve des aménagements cyclables, l'enfer est pavé de bonnes intentions.

Dark Vador



Consulter Internet en Chine : un adhérent témoigne.

« J'ai ici en Chine un flic qui vient voir périodiquement ce que je fais à l'ordi. Mais il ne comprend pas. Hier soir on m'a demandé de partir bien avant la fermeture alors que la salle était pleine de gens qui ne font que des jeux. [...] De Chine il n'est pas possible de [se connecter sur] le site [...] droitavelo.org ! »

Marc Stienne

Aller en vélo au CHRU : la ténacité paye mais le chemin est long...

Après l'obtention d'un local sécurisé pour les vélos à l'hôpital cardiologique puis au centre de biologie, les membres du groupe « Aller en Vélo au CHRU » ont obtenu l'engagement d'un local dans l'hôpital Jeanne de Flandres pour l'année 2008. La stratégie de demande individuelle auprès de chaque direction d'établissement s'avère donc payante, en attendant une réflexion plus générale au sein du CHRU... En revanche, nous déplorons l'absence complète d'arceaux cyclables devant les entrées de bâtiments. Une nouvelle demande en haut lieu sera faite début mai.

Pascal Coquerelle

Portrait d'un cycliste au quotidien : Bernard Delaby, maire d'Haubourdin.

En février dernier, des adaviens ont rencontré et interviewé monsieur le maire d'Haubourdin :

Si Haubourdin n'est pas la mieux lotie en matière d'aménagements cyclables, elle ne manque pas de surprendre ceux qui ont une connaissance intime de la ville : c'est une des rares communes où le bâtiment historique d'une banque a été racheté par un vélociste et où le prêtre et le premier magistrat se déplacent à vélo !

D'ailleurs la petite reine commence à trouver sa place dans les aménagements urbains (piste cyclable sur le pont, création de contresens cyclables rue du Bocquiau et rue Salengro notamment). En février dernier, nous avons rencontré le maire, Bernard Delaby, au troisième étage d'une Mairie flambant neuve dans un bureau offrant une vue imprenable sur la Deûle. Sans étiquette politique, il a été confortablement réélu en mars dès le premier tour dans une ville qui vote pourtant à gauche lors des scrutins nationaux. La proximité avec les habitants que lui offre la pratique du vélo au quotidien y serait-elle pour quelque chose ? Micro.

Monsieur le maire, quel est votre rapport au vélo ?

« J'ai toujours fait du vélo et j'en fais de plus en plus. Ce matin, j'ai pris ma voiture pour déposer des gens, eh bien, après je me suis arrêté chez moi pour reprendre mon vélo ; ça

devient un réflexe. Je suis beaucoup mieux à vélo pour me déplacer ; ça me permet de prendre l'air, de voir des gens. »

Justement, selon vous, est-il important que les élus se déplacent à vélo ?

« Oui, en tant qu'élu, si on veut montrer l'exemple, il faut joindre le geste à la parole. Le vélo permet d'économiser l'énergie, de ne pas polluer. Mais même avant d'être élu je me déplaçais souvent à vélo ; j'ai toujours fait le choix d'habiter au plus près de mon travail. Avant je n'utilisais pas le vélo, j'allais à pied. Adjoint au sport, j'allais dans les salles de sport à vélo ; étudiant, j'allais étudier à vélo. Il y a une douzaine d'années, nous sommes même partis à cinq en vacances en famille à vélo ! Aujourd'hui, bien sûr je n'utilise plus le même vélo : c'est pour cela que je vous ai sollicités pour acheter un bon vélo de ville en Hollande. J'essaie maintenant de trouver de bonnes sacoches pour y mettre mon ordinateur ! »

Quelle est la réaction de vos administrés lorsqu'ils vous voient passer à vélo ?

« Les gens ont repéré le maire avec son paletot rouge sur son vélo ! Ils apprécient cela car ils aiment m'arrêter et comme j'aime la proximité avec les habitants, c'est vraiment le mode de transport idéal ! »



« On fera avancer le vélo quand on raisonnera vélo comme mode de transport et non comme loisir. »

Que faudrait-il faire pour faire progresser la pratique du vélo ?

« On fera avancer le vélo quand on raisonnera vélo comme mode de transport et non comme loisir. Cela commence à venir, mais c'est difficile. Les usages sont différents. Quand on utilise le vélo tous les jours pour aller d'un point à un autre, on veut des itinéraires faciles, directs alors qu'on accepte les détours de deux kilomètres pour le loisir. D'ailleurs dans le vélo loisir, le but c'est justement de faire des kilomètres ! »

Avez-vous constaté des évolutions à la Communauté Urbaine de Lille ?

« Vous avez travaillé avec moi sur les contresens cyclables, mais les propositions, ce sont eux qui les ont faites. J'aimerais bien d'ailleurs que cela aille plus vite. Je dois voir Monsieur Neveux rapidement pour concrétiser cela. J'ai vu un changement d'attitude vis-à-vis de vous. Ils vous considèrent comme des partenaires pour avancer

dans les aménagements. Vous êtes mieux placés que quiconque pour parler des aménagements vélos.

Il faudrait d'ailleurs arriver aux mêmes résultats avec le Conseil Général car l'axe Haubourdin-Lille dépend du Département, mais je n'ai pas beaucoup de contacts avec le Département. »

Mais nous nous en avons ; par exemple, nous savons qu'il y a un projet d'aménagement de la route du Port de Santes...

« Vous me l'apprenez et ça tombe bien si je puis dire car un cycliste vient d'être happé par un camion rue de la Rache ; cela fait longtemps que nous demandons un rond-point. Cela va peut-être accélérer les choses ! Mais ça ne me choque pas que vous le sachiez et que vous ayez les plans avant les élus. Comme les élus qui ont une petite pratique du vélo ne sont pas légion, il vaut mieux que vous les ayez ces plans ! Les élus avaient tendance à parler vélo-loisir. »

Comment les élus voient-ils le fait que vous vous déplaçiez à vélo ?

“Beaucoup d’élus sont persuadés que je fais du vélo parce que j’ai le temps, mais ils ont tort. Je vais plus vite à vélo qu’en voiture. Il y a trois jours, j’ai pris ma voiture car je devais aller à trois endroits différents à Lille. J’étais furieux, bloqué dans les embouteillages, je me suis dit : « mais qu’est-ce que je fous dans ma voiture ? » ”

Qu’est-ce qu’il manque selon vous pour favoriser les déplacements à vélo ?

“Dans Lille intra-muros ça va à peu près, mais l’axe Haubourdin-Lille est dangereux. Quand je vais à Loos, il m’arrive de rouler sur le trottoir car les voitures ne vous laissent pas passer ! Il n’y a pas de bande ou de piste cyclable, et les voitures n’hésitent pas à vous bloquer ! Il faudrait aussi un jalonnement, des cartes adaptées aux cyclistes : quand on a un grand papier à ouvrir, ce n’est pas pratique. Il faut

aussi des garages à vélos. Il faut que les gens soient équipés d’un bon antivol.”

Peut-on envisager des cheminement alternatifs à cet axe Haubourdin-Lille par exemple par le chemin de halage ?

“Mais il existe déjà ! Je prends ce chemin quand il fait beau car ça permet de joindre l’utile à l’agréable, mais comme je roule surtout pour me déplacer, ça va quand même un peu plus vite par la grand route. Mais effectivement, cela présente un intérêt quand on vient de la Mairie.”

Que pensez-vous du système Vélib’ ?

“Ce serait bien qu’il y ait quelque chose d’aussi performant à Lille !”

Quel est votre avis sur les contresens cyclables ?

“Il vaut mieux ouvrir des voies à contresens sur les routes que de laisser les gens rouler sur les trottoirs où la personne qui sort de chez elle peut se retrouver nez à nez avec un cycliste ! Pour les

« Mais qu’est-ce que je fous dans ma voiture ? »

contresens, il y a un moment d’adaptation de part et d’autre, mais je ne me sens pas en danger en les prenant. On a beau faire, le cycliste, quand il se déplace pour aller d’un point à un autre rapidement, prend les contresens pour aller au plus court. Il faut les autoriser quand c’est possible.”

Pourtant il y a eu un accident sur un contresens cyclable rue Salengro ?

“Mais il ne s’agissait pas d’accident avec un vélo, c’était avec un booster ! S’il s’était agi d’un vélo, l’automobiliste qui quittait son stationnement aurait eu le temps de le voir et de s’arrêter. Là il s’agissait d’un booster qui roulait à toute allure. À ma connaissance, il n’y a jamais eu d’accident avec un cycliste. La population n’a pas remis en cause cette installation à part une ou deux personnes. De toutes façons, les cyclistes remontaient le sens interdit sur le trottoir, alors autant leur donner une autorisation dans un cadre précis !”

« Il faut mettre pour le vélo autant de moyens que pour les transports en commun. »

Quels conseils donneriez-vous à l’ADAV pour continuer à avancer ?

“Continuez à travailler avec les élus, la Communauté Urbaine et les techniciens. Il faut travailler aussi avec les techniciens car moi j’avais beau être convaincu, il fallait aussi convaincre les techniciens. Maintenant ça y est ! C’est rentré dans les habitudes. Il faut mettre pour le vélo autant de moyens que pour les transports en commun. Cela coûte d’ailleurs beaucoup moins cher qu’une ligne de tramway ou de métro !”

Que pensez-vous de la question d’obliger les cyclistes à porter le casque ?

“Je suis contre le port du casque en agglomération. C’est un avis personnel. Autant je suis pour quand je fais du cyclotourisme en vélo de course, en roulant facilement à trente à l’heure, parfois en groupe, autant je trouve cela inutile quand je me déplace seul à 15 km/h.”

Propos recueillis par Michel Anceau et Jean-Pierre Verhille

S É C U R I T É

**Amis cyclistes ,
brillez en permanence !**

Le système ReeLight est un éclairage complémentaire qui fonctionne par induction.

Deux aimants sont placés sur les rayons et à chaque tour de roue, le champ magnétique créé permet de générer l’énergie suffisante pour un clignotement puissant à l’avant et à l’arrière du vélo.

L’éclairage est actif en

permanence de jour comme de nuit et la résistance au roulement est nulle.

Le ReeLight ne comprend aucune pile ou batterie. La durée de vie des LED est de plusieurs années.

Le modèle SL120 est en outre muni d’un condensateur permettant le fonctionnement lorsque le vélo est à l’arrêt (4 min. environ d’autonomie).

Pour en savoir plus :

http://reelight.com.linux98.123hotel.dk/index_en.php

http://www.ni-shop.com/reelight_main_SL120.htm

Plusieurs d’entre nous ont testé ce système avec satisfaction, et l’ADAV a effectué une commande directe auprès du fabricant danois pour obtenir de meilleurs tarifs.



SL120 POWER BACKUP

modèle Reelight SL 120 : 35 € .
RÉSERVÉ AUX ADHÉRENTS À JOUR DE COTISATION

À retirer à l’ADAV,
23 rue Gosselet à Lille.

Tel : 03 20 86 17 25

Courriel : info@droitauvelo.org

Barrières

Quand je gare mon vélo aux appuis fixes de la rue de Tournai, près de la gare Lille Flandres, chaque matin me semble nouveau et quand je viens le chercher, de la même façon, la soirée me semble chaque fois différente... Surtout depuis qu'il fait jour matin et soir...

Souvent je chante. D'autres fois, j'essaie de nouveaux exercices de souplesse comme le « sans les mains » et le « sans les pieds » (je plaisante à peine).

Je surveille et j'analyse : les bordures de trottoirs, les camions de livraison arrêtés, les bottes des femmes à la mode... Je regarde ces grands radiateurs électriques extérieurs, installés devant les cafés pour les fumeurs (?) Et quand j'en vois, je taquine les pigeons gloutons, bref : je m'ennuie rarement.

Quelques moments émergent de ces souvenirs du quotidien : la venue de notre Président de la République avec un centre ville si calme car si vide de voitures, la grève des taxis avec un peu de **c h a n g e m e n t** d'organisation dans les sens de circulation... Et je pense aux salutations avec Éva, la cousine de Julia, toutes deux hongroises d'origine.

Les cheveux d'Éva sont bien noirs et très brillants, comme ceux de Julia. Assise sur le bord du trottoir, près des appuis vélos que j'utilise, elle tend un bol en plastique dont le fond est tapissé d'un mouchoir blanc. Elle formule des phrases toujours plus longues en français : « Bonjour madame, bonjour monsieur, bonjour mademoiselle, bon travail, bonne journée, oh merci monsieur (à celui qui lui a déposé deux rochers au



chocolat dans son bol), bon appétit (quand la mi-journée arrive), merci beaucoup c'est très gentil (en serrant la main à ceux qui déposent une pièce), comment ça va aujourd'hui ? »

Un jour, où je me suis arrêtée près d'elle, elle m'a raconté que l'aînée de ses 4 enfants avait 22 ans et deux enfants. Éva est donc grand-mère, elle a aussi dit qu'elle essayait d'envoyer de l'argent pour sa famille en Hongrie. Elle était étonnée que je sois âgée de 32 ans et que je n'ai pas d'enfant. Je lui ai dit qu'en France, ce n'était pas toujours simple, ces choses là...

Et les jours de froid, elle me dit : « Il fait froid aujourd'hui ! », en se frottant les bras.

D'autres fois, j'essaie de nouveaux exercices de souplesse comme le « sans les mains » ...

Je m'étonne de ne plus voir sa silhouette accroupie, emmitouflée dans son gilet bleu ciel.

J'ai l'impression de la connaître un peu.

Alors, en ce moment, quand je jette un coup d'oeil sur le trottoir de droite en arrivant près de la gare, je m'étonne de ne plus voir sa silhouette accroupie, emmitouflée dans son gilet bleu ciel.

Cette couleur claire qui met si bien en valeur les chevelures foncées.

Je regarde une deuxième fois : non, décidément, voici presque un mois qu'elle n'est plus là.

La marche d'escalier sur laquelle elle était assise est inoccupée, et la dame qui s'occupe du nettoyage de l'immeuble des services sociaux de la SNCF fume sa clope toute seule, le regard dans le vide.

La prochaine fois, je vous parle de la bêtise incroyable, mais vraie, que j'ai faite, en accrochant mon super U (!) à ces fameux appuis vélos de la rue de Tournai.

L'émotive et gaffeuse : Clotilde.

P O È M E S

Prière à vous, automobilistes
Ayez pitié de nous
Nous, les pauvres cyclistes
Qui vivons dans ce monde fou

Nous adorons la petite reine
Qui nous fait découvrir la nature
Nous recherchons une vie plus saine
Au milieu des champs et pâtures

Comme nos parents jadis
Qui roulaient à vélo
Nous redevons cyclistes
Pour sauver notre peau

Dans ce siècle infernal
Où l'on parle de pollution
Faire tourner des pédales
N'est pas une régression

Ces mouvements du corps
Activent la circulation
Ils nous rendent plus forts
Face aux infections

Respirer l'air des champs
Humer l'odeur des foins coupés
Dans des paysages verdoyants
N'est-ce pas une nécessité ?

Faire ses courses à vélo
En traversant les villes
Délaisser un moment l'auto
N'est-ce pas un geste utile ?

**Délaisser un moment l'auto
N'est-ce pas un geste utile ?**

Réduire les gaz délétères
Qui ruinent notre santé
N'est-ce pas sauver la planète
De plus en plus menacée ?

Nous voulons une vie plus saine
Et lutter contre le cancer
Nos enfants feront de même
Nous lui déclarons la guerre...

Respirer l'air des campagnes
Sous un ciel pur
Fuir cette vie de baigne
Et son air impur

L'auto nous conduit à la ruine
C'est de plus en plus de contrôles
Des radars partout dans les villes
Et des panneaux qui affolent

C'est de plus en plus de voitures
Leur boisson nous coûte « cher »
Son coût n'a plus de mesures
Et rend notre vie bien amère

Sachons dire aux hommes politiques
Qui nous abreuve de belles phrases
Donnez-nous, comme en Belgique
De beaux trottoirs cyclables !

« J'ai fait un rêve ! »

Monsieur le président de la République,

Voilà donc plus de cinquante ans que René Bosio partit, par un temps de décembre sans doute semblable à celui-ci, pour devenir le chef d'un peuple de la nuit. Sans la cérémonie d'aujourd'hui, combien d'enfants sauraient son nom ?

Puissent les commémorations des deux dernières guerres écologiques s'achever par la résurrection du peuple d'ombres que cet homme anima, qu'il symbolise, et qu'il fait entrer ici comme une humble garde solennelle autour de son corps de mort. Après cinquante ans, la cyclo-résistance est devenue un monde de limbes où la légende se mêle à l'organisation. Le sentiment profond, organique, millénaire, qui a pris depuis son accent de légende, voici comment je l'ai rencontré.

.../...

Comment organiser cette fraternité pour en faire un combat ? On sait ce que René Bosio pensait de la cyclo-résistance, au moment où il partit pour l'exil : « Il serait fou et criminel de ne pas utiliser, en cas d'action alliée, ces troupes prêtes aux sacrifices les plus grands, éparses et anarchiques aujourd'hui, mais pouvant constituer demain une armée cohérente de cyclistes déjà en place, connaissant les lieux, ayant choisi leur adversaire et déterminé leur objectif ». Néanmoins, lorsque René Bosio fut exfiltré, la cyclo-résistance n'était encore qu'un désordre de courage : une presse clandestine avec l'Heurovélo, une source d'informations avec la FUBicy, la conspiration de l'ADAV pour rassembler ces troupes qui n'existaient pas encore. Or, ces informations étaient destinées à tel ou tel allié, ces troupes se lèveraient lorsque les Alliés débarqueraient. Certes, les cyclo-résistants étaient des combattants fidèles aux

Le 9 juin, le général Jean Dewavrin, chef de l'Armée secrète enfin unifiée, est pris.

Alliés. Mais ils voulaient cesser d'être des cyclo-résistants, et devenir La Résistance.

.../...

Cette Résistance grandit, les réfractaires à la voiture obligatoire vont bientôt emplir nos maquis ; mais la police automobile d'état grandit aussi, la Milice est partout. Le 17 mai, a lieu, rue Mattéotti, la première réunion du Conseil national de la Résistance cycliste. René Bosio rappelle ses buts : « Faire la guerre aux automobiles ; rendre la parole au peuple cycliste; rétablir les libertés dans un État d'où la justice écologique ne sera pas exclue et qui aura le sens de la grandeur ; travailler avec les Alliés à l'établissement d'une collaboration alter-mondiale réelle sur le plan économique et social, dans un monde qui aura regagné son prestige.»

Au péril quotidien de la vie de chacun de ses membres. Le 9 juin, le général Jean Dewavrin, chef de l'Armée secrète enfin unifiée, est pris. Aucun successeur ne s'impose. Ce qui est fréquent dans la clandestinité : René Bosio l'aura dit maintes fois : « Si j'étais pris, je n'aurais pas même eu le temps de mettre un adjoint au courant... » Il veut donc désigner ce successeur avec l'accord des mouvements, notamment de ceux de la zone Sud.

.../...

La trahison joue son rôle - et le destin, qui veut qu'aux trois quarts d'heure de retard de René Bosio, presque toujours ponctuel, corresponde un long retard de la police automobile. Assez vite, celle-ci apprend qu'elle tient le chef de la cyclo-

résistance. En vain. Le jour où, après l'avoir fait torturer, l'agent lui tend de quoi écrire puisqu'il ne peut plus parler, René Bosio dessine la caricature de son bourreau à vélo. Comprenons bien que, pendant les quelques jours où il pourrait encore parler ou écrire, le destin de la Résistance est suspendu au courage de cet homme. Comme le disait Bosio, il savait tout.

.../...

Comme Poulidor entra à Arenberg, avec son cortège d'exaltation, entre ici, René Bosio, avec ton terrible cortège. Avec ceux qui sont morts dans les caves sans avoir parlé, comme toi ; et même, ce qui est peut-être plus atroce, en ayant parlé...

.../...

Écoute aujourd'hui, jeunesse d'aujourd'hui, ce qui fut pour nous le Chant du Malheur. C'est la marche funèbre des cendres que voici. A côté de celles de Carnot avec les soldats de l'an II, de celles de Victor Hugo avec les Misérables, de celles de Jaurès veillées par la Justice, qu'elles reposent avec leur long cortège d'ombres défigurées. Aujourd'hui, jeunesse, puisses-tu penser à cet homme comme tu aurais approché tes mains de sa pauvre face informe du dernier jour, de ses lèvres qui n'avaient pas parlé ; ce jour-là, elle était notre visage...

(19 décembre 2064)

Extraits du discours de **Patrick EILLUM** lors du transfert des cendres de **René Bosio**.

Notre père des cyclistes

Automobilistes qui êtes en bagnoles
Que votre nom soit glorifié

Que rien de grave ne vous arrive

Que votre volonté de bien conduire
Soit parfaite sur la terre

Pour être reconnus là haut dans le ciel

Laissez-nous, les cyclistes, nos parts de chemins

Pour nos besoins quotidiens

Pardonnez-nous la gêne que nous causons à vélo

Comme nous vous pardonnons vos excès de vitesse en auto

Et ne vous laissez pas succomber aux tentations
En appuyant trop fort sur le champion

Et délivrez-nous des mauvais chauffeurs

Ainsi soit-il

Janvier 2008
Raymond DEGRYSE,
ancien Béthunois,
qui a arrêté d'être cycliste,
il y a un an,
à l'âge de 86 ans.
Transmis par Daniel
Dourlens
ADAV de Béthune

Quand la capitale du vélo prend conscience de ses atouts

BRÈVE BATAVE

Toujours plus d'arceaux

Avec l'intérêt grandissant que suscite le vélo dans de nombreuses grandes villes européennes, Amsterdam commence à réfléchir aux moyens à mettre en œuvre pour faire parler de sa politique cyclable pionnière.

Aux Pays-Bas, es Amstellodamois ne sont pas connus pour leur modestie.

Pourtant, la municipalité d'Amsterdam a longtemps hésité avant de faire de l'utilisation du vélo par ses habitants un produit marketing. Selon Johanneke Helmers, conseiller en communication de la Ville, « il y avait toujours une excuse : un parking à vélos devait encore être construit, il manquait un maillon à notre réseau d'aménagements ». Cette modestie étonne les visiteurs étrangers. « Quand ils mettent le pied ici, les Américains n'en reviennent pas. Ils trouvent notre réseau cyclable tout à fait cohérent. Nous n'y faisons même plus attention tellement le vélo nous semble allant de soi. Mais que le vélo soit autant utilisé n'a rien de si évident, et en tant qu'Amstellodamois nous avons le droit d'en être fiers. »

Rendre son image plus sexy
Jos Louwman, loueur de vélos, était déjà fier depuis longtemps de cet usage du vélo. Amsterdam est pour lui unique en son genre et aurait besoin qu'on mette cet aspect plus en avant. « Le vélo est une icône d'Amsterdam, ça rend cette ville complètement différente des autres au niveau international. »

En faire la réclame « à la Coca-Cola » serait d'après lui nécessaire. Il en a déjà fait un film pro-



motionnel consultable sur YouTube, où les touristes se voient expliqués comment se comporter convenablement à vélo. Ce film a surtout attiré l'attention de la presse néerlandaise.

Capitale internationale du vélo
L'autre projet de Jos Louwman : faire d'Amsterdam LA capitale internationale du vélo. Il a rencontré Tjeerd Herrema, adjoint

aux Déplacements, pour lui en faire part. Pour Johanneke Helmers, l'adjoint s'est montré enthousiaste, mais il faudra être patient avant de voir cette idée se concrétiser. « La réflexion porte plutôt sur la réalisation d'un centre de recherches sur le vélo, où les décideurs politiques étrangers pourraient se rendre pour s'approprier les ressorts de notre politique cyclable. Pour l'instant, nous voulons mettre l'accent sur l'image qu'Amsterdam véhicule au niveau international, devant l'attrait qu'affichent de nombreuses villes étrangères pour une mobilité durable. »

Par ce biais, la municipalité espère impulser un nouvel élan à ses administrés, dans l'espoir que cette communication rayonne sur les comportements locaux. Bien que la priorité de la politique actuelle ne soit pas de mettre davantage de gens sur un vélo. Mais si ça peut convaincre de nouveaux cyclistes quotidiens !

Et des projets sont dans les cartons pour aller du côté de l'Étranger voir ce qui s'y passe, notamment le système de vélos en libre service parisien...

D'après un article écrit par Michiel Slütter paru dans le n° de février 2008 de Vogel/Vrije Fietser, revue de la Fietzersbond néerlandaise.

Sébastien Torro-Tokodi



Les actions de l'antenne d'Utrecht de la Fietzersbond ont porté leurs fruits. L'État va mettre 9,5 millions d'euros sur la table pour plus d'arceaux. En début d'année 2006, la Fietzersbond avait effectué des comptages devant la gare centrale d'Utrecht. Verdict : plus du double de vélos étaient stationnés en dehors du périmètre officiellement dédié au stationnement. Suite à ces comptages, la municipalité a mené les siens et en a déduit qu'en 2020 (date prévue de fin des travaux de rénovation de la gare, ndlr) 22000 seraient nécessaires et non 17500 comme proposés initialement.

SOS Vélo. Le nouveau service inauguré au printemps.

À l'état de projet en 2007, les stations de petites réparations sont maintenant chose réelle. Dispersées sur la communauté urbaine de Lille, et même en région puisque des points sont en préparation à Arras et Béthune, elles offrent aux cyclistes la garantie d'une pompe de qualité et du petit matériel de réparation en cas de crevaison, en partenariat avec les structures participantes. En voici la liste, qui ne demande qu'à s'étoffer. Pour en suivre l'actualité se rendre à la page d'accueil du site.



N.B. : Les vélocistes proposant des réductions aux adhérents de l'ADAV participent de fait à l'opération.

LILLE

- Café Citoyen** - 7 place du Marché aux Chevaux - du lundi au vendredi de 12h à minuit et le samedi de 14h à 21h, le dimanche de 16h à 19h
- MRES** - 23 rue Gosselet du lundi au vendredi de 9h à midi et de 14h à 19h et le samedi de 9h à midi
- Food-Stock** - 113 Rue Meurein du lundi au samedi
- Toubio** - 52 Rue de Wazemmes du lundi de 15h à 19h30, du mardi au vendredi de 10h à 13h et de 15h à 19h30 et le samedi de 10h à 13h et de 15h à 19h30
- Ch'ti Vélo** - 10 avenue Willy Brandt du lundi au vendredi de 7h à 10h et de 16h à 20h

- Lille Sud Insertion** - 1 r J. Giraudoux, du lundi au jeudi de 8h30 à 16h30 et le vendredi de 8h à midi
- Lilas Autopartage** - 55 bd de la Liberté du lundi au samedi de 9h à 12h30 et de 14h à 18h
- Objets du hasard Ressourcerie** - 15 Rue de Courmont du mardi au samedi de 10h à 12h et de 14h à 19h

ROUBAIX

- Maison des Associations** - Place de la Liberté Du lundi de 14h à 18h, du mardi au vendredi de 9h à 19h et le samedi de 9h à 18h

Réductions sur achat de vélos et pièces

CES VÉLOCISTES OFFRENT LE MEILLEUR ACCUEIL ET DES REMISES AUX ADHÉRENTS DE L'ADAV

(sur présentation de la carte d'adhérent de l'année en cours).

Cycles et Motos Neufs Occasions Alain PEUCELLE
28 r Hautes Loges
MARCQ en B.
03 20 72 62 22
6% vélo, 10% sur accessoires (hors promotion)

Cycles LECOLIER
64 rue Gambetta
LILLE
03.20.54.83.39
5% sur achat de vélo ; 10% sur les pièces (hors promotion)

Cycles FALLET
4 bis avenue Robert Schumann
MONS en B.
03.20.04.47.01
Remises

LAMBERSART CYCLES
11 rue du Bourg
LAMBERSART
03 20 93 99 38
5% sur achat de vélo ; 10% sur les pièces (hors promotion)

VANDERDONCKT FONTAINE Cycles Peugeot
1 et 3 rue Roger Salengro
HELLEMES
03 20 56 52 66
10% sur accessoires
5% sur vélos (hors promotion)

VILLAVÉLO
24 place Louise de Bettignies
LILLE
03 20 74 17 58
Spécialiste du vélo urbain et du vélo électrique.
Remise de 5% sur vélos et accessoires (hors promotions).

YODABIKES
87 rue d'Esquermes
LILLE
03 20 09 55 17
Spécialiste du vélo tout-terrain.
yodabikeslille@aliceads.fr
Remise de 10%.

SCOOTENVILLE
78 rue de Famars
VALENCIENNES
03 27 25 64 76
VAE, cyclomoteurs, e-solex
10% sur accessoires et 5% sur vélos (hors promotions)

RIDE ON
689 rue du pont de pierres
BÉTHUNE
03 21 64 02 51
ride.on@orange.fr
5% sur vélos et 10% sur pièces (hors promotions)

CYCLES LESAFFRE
204 Rue Carnot
FÂCHES THUMESNIL
03 20 95 46 96
Remise de 5% (hors promotions)

BÉTHUNE

22 janvier : Présentation du projet sur le quartier du Mont Liébaut.

L'ADAV n'est pas favorable au projet sur la rue du Mont Liébaut en zone 30 mais à 2x1voie de 3m de large séparées par un espace vert. Le projet semble toutefois trop avancé pour être modifié.

D. Doullens, R. Vanrijn, X. Beaugrand, S. Geneste



piste entre Lambersart et Saint André

LAMBERSART

26 février : GTV.

Validation par la Ville et LMCU des double-sens des rues Magnolias, Marceau, Bourg et Gambetta. Nouvelle étude demandée à LMCU pour le projet de contresens rue de Lattre de Tassigny : l'ADAV demande 2 bandes cyclables, dont une à contresens plutôt qu'une piste. La ville demande la validation de LMCU pour un contresens rue Champêtre. Nouvelles propositions de l'ADAV : aménagements du pont de Verlinghem, problème de signalisation et bordures sur les passerelles de l'Europe et des Conquérants, continuité aux carrefours sur l'avenue de l'Hippodrome et sur le boulevard de l'alliance Nord-Ouest.

Propositions de nouveaux double-sens : rues Groulois, Paul Doumer, Nicot, Picavet et Spriet/Roche. La ville va implanter 100 nouveaux arceaux en concertation avec l'ADAV.

M. Anceau, S. Geneste.

7 mars : Rencontre avec les services de la Ville pour étudier le projet de réaménagement de la place de la République. L'ADAV demande que soit étudié la possibilité d'instaurer des double-sens sur l'ensemble des rue à sens uniques, en zone 30, concerné par le projet.

5 avril : SDD. Marquage contre le vol pour les habitants. P. Delrue, S. Torro-Tokodi.

LILLE

9 janvier : Club Lilas-Autopartage. L'ADAV insiste pour que des arceaux soient disposés au niveau

des stations Lilas. Présentation d'un questionnaire de satisfaction, l'ADAV regrette qu'aucune des questions n'aient trait aux cyclistes. S. Torro-Tokodi.

10 janvier : VLS. Débat coorganisé par l'ADAV à l'IFRESI-CNRS.

17 janvier : GTV.

Présentation du projet de la rue de l'Asie, de la place de la Nouvelle Aventure, Point sur les 79 propositions faites en 2005 par l'ADAV. L'ADAV transmet sa liste de propositions de lieux d'implantation d'arceaux vélo sur la ville de Lille et son inventaire des bordures contraignantes pour les cyclistes. E. Defosse, B. Cousin, S. Torro-Tokodi, M. Anceau, S. Geneste.

22 janvier : PDS.

Rencontre avec le chargé PDU et la SCIM de la Ville pour la mise en place de panneaux aux arrêts des vélobus.

24 janvier : La Poste. Présentation de la mission de sensibilisation de l'ADAV lors d'une conférence organisée dans le cadre d'une rencontre au Grand Palais sur les risques au travail. S. Torro-Tokodi.

28 janvier : PDS.

Rencontre avec le chargé PDU pour l'envoi d'une lettre informant les directeurs d'écoles lilloises de l'existence de l'activité de pédibus/vélobus.

19 février : visite de 5 locaux Numéricable dans le Vieux-Lille. Une réflexion sera menée pour transformer ces locaux en lieu de stationnement résidentiel vélo sécurisé.

21 février : Porte de Valenciennes. Échange avec les responsables d'Euralille sur le projet de la Porte de Valenciennes.

L'ADAV fait part de son souhait de bandes cyclables d'1,50 hors marquage sur le boulevard Paul Painlevé, de sas vélo au carrefour de la rue Denis Cordelier et d'une bande cyclable dans la voie de tourne-à-gauche. Sur le prolongement de la rue de Cambrai, l'ADAV propose des bandes cyclables comme cela avait été acté lors de la réunion du 1er décembre 2005. Euralille fait part de la différence de coût entre bande et piste et propose de conserver une piste dans la continuité de celle qui se poursuit vers le Pont de Tournai. L'ADAV met l'accent sur les insertions de piste au niveau des carrefours : éviter les angles droit et privilégier les trajec-

L'Adav y était

toires droites avec passage en bande au niveau des carrefours. Les rues à sens unique doivent présenter une largeur minimum de 3,50 afin de pouvoir y implanter un double-sens cyclable. La jonction avec la Promenade des Remparts doit être intégrée au projet. Euralille propose une piste bidirectionnelle de 3m avec une sur largeur de part et d'autre de 50cm pour permettre le passage des pompiers. Euralille expose ses propositions pour le stationnement vélo : 6 arceaux par place de parking à hauteur du trottoir. L'ADAV préfère les arceaux sur la chaussée pour faciliter l'accès depuis les bandes cyclables. Euralille est d'accord et propose de mettre des potelets pour protéger les arceaux du stationnement voiture. S. Geneste.

PDS. Repérage des différents arrêts avec le chargé PDU et le service Signalisation de la Ville. S. Torro-Tokodi.

29 février :

Stationnement vélos. Réunion de terrain pour l'implantation de 100 nouveaux arceaux.



Lille : 100 nouveaux arceaux au 1er trimestre 2008

1er mars : PDS. École Pasteur. Marquage contre le vol des vélos des enfants participant et pose de fanions.

5 mars : nouvelle visite de l'intérieur d'un local Numéricable. S. Geneste.

21 mars : SOS Vélo. inauguration des différents points existants à Villavélo. S. Geneste, B. Cousin, J-B. Boulange, P. Delrue, S. Torro-Tokodi.

2 avril : SDD. Stand d'informations place Richebé. S. Torro-Tokodi.

3 avril : SDD. Remise du label « action durable » par la Ville pour les actions de vélobus. A. Thiry, S. Torro-Tokodi.

4 avril : SDD. Participation à une table ronde sur les transports organisée par des étudiants de l'IESEG. S. Torro-Tokodi. **9 avril. Fête du Vélo.** Réunion de préparation. Broc et village associatif le

matin place du marché de Wazemmes, balade l'après-midi dans Lille et balade champêtre le lendemain avec la commission *Balades*.

E. Defosse, S. Geneste, J-B. Boulange, J. Dewavrin, S. Torro-Tokodi, G. Flament.

14 avril. Fête du Vélo. 2^e réunion de préparation pour une communication commune.

LOMME

9 février : Inauguration du 100^e double-sens cyclable de la communauté urbaine dans le quartier du Marais.



4 mars : GTV.

Programmation 2008 : double-sens dans les rues Ph. De Girard, Jacquard, du XX^e siècle, du Dr Ménart, Condorcet et du Puits au Bois. **Priorités 2009 :** double-sens dans les rues J. Watt (2^e tronçon), des Martyrs de la résistance (2^e tronçon), Léo Lagrange, Prosper Franck. Étude en cours sur les rues Jean Jaurès et Ghesquière. Demande de la ville à LMCU pour le réaménagement des rues Montesquieu et J. Mousseron.

Propositions de double-sens par l'ADAV sur les rues Danton, Lamartine, Petitprez (entre Lamartine et Delavaux), Ley et Bocquillon, chemin de Wattinettes, Delavaux (entre A. Thomas et place Delvoye), Jouhaux. Accord de la Ville pour que ces demandes soient étudiées par LMCU. M. Anceau, C. Herlin, S. Geneste.

MARCQ-EN-BARCEUL

5 février : Fête du Vélo. Réunion de préparation de l'événement qui doit se dérouler les 7 et 8 juin. S. Torro-Tokodi.

2 avril : Fête du Vélo. Réunion de préparation. L'ADAV tiendra un stand d'information et devrait proposer du marquage contre le vol et animer une action de sensibilisation sur le danger des angles morts des camions. M. Anceau, C. Douillez, S. Geneste.



Lille : double-sens cyclable rue de Douai

ROUBAIX

5 février : MDA.

Restitution du rapport sur l'Agenda 21 de la Ville. S. Torro-Tokodi.

Points Environnement Conseil. Présentation générale de l'ADAV. S. Torro-Tokodi.

28 février : RD 660 Avenue Jean Jaurès à Roubaix.

Nouveau point sur le projet suite à la réunion du 20 décembre. Le Département propose de déplacer la bordure côté parc pour réaliser une piste cyclable bidirectionnelle.

L'ADAV rappelle qu'il lui semble plus approprié de réaliser une piste côté habitations afin de faciliter les déplacements de proximité, sachant que pour la liaison Roubaix-Lille le cycliste peut très bien utiliser l'avenue Le Notre, de l'autre côté du parc.

Mais la multiplicité des intersections et des entrées de résidences fait qu'une piste côté habitations risque d'engendrer des conflits avec les piétons.

LMCU soulève les problèmes pour gérer les mouvements tournants avec une piste bidirectionnelle.

L'ADAV met en valeur la difficulté pour les riverains d'atteindre une piste de l'autre côté de la voie. La piste serait séparée de la chaussée par une bordure difficilement franchissable. Le plus raisonnable semble finalement de privilégier des bandes cyclables, d'autant que la Ville demande un stationnement unilatéral de 2m, et si possible le maintien des mouvements tournants. LMCU et le Département s'opposent au maintien de l'ensemble de ces files directionnelles. Le profil type sera de 6m pour les voies de circulation. La bande côté parc sera de 1m50 et celle côté stationnement de 1m70. Il est envisagé de donner une coloration aux aménagements cyclables afin de réduire visuellement l'espace affecté à l'automobile et mieux marquer l'espace dévolu au vélo.

La continuité des aménagements cyclables dans les carrefours sera à privilégier au détriment des files directionnelles.

Le Département se rapprochera de l'ADAV pour travailler en commun le projet une fois qu'il aura un relevé de la voirie. Le projet sera ensuite soumis à la Ville et à LMCU.

L'ADAV rappelle l'intérêt

d'étudier le raccordement entre ces aménagements et la piste bidirectionnelle du Grand Boulevard.

M. Anceau, R. Bodart.

8 avril : Avenue Jean Jaurès. Nouvelle réunion de travail sur le projet. Le CG présente un plan qui inclut des bandes cyclables de 1,5 m hors marquage conformément aux orientations prises lors des précédentes réunions.

R. Bodart, S. Geneste.

18 mars : MDA. Dernière mise au point des associations concernant l'Agenda 21. S. Torro-Tokodi.

26 mars : Ferme aux Loisirs.

Rencontre pour la réalisation d'un atelier de réparations régulier à Roubaix. S. Torro-Tokodi.

8 avril : Avenue Jean Jaurès. Présentation des plans. R. Bodart, S. Geneste.

TOURCOING

21 février : Débat sur la place du vélo organisé par l'association Tournesol. S. Torro-Tokodi, R. Bodart.

VALENCIENNOIS

10 janvier : Saint-Saulve. Rencontre avec le responsable des services techniques pour faire le point sur les projets de la ville. Présentation du projet



Fâches-Thumesnil : double-sens rue Pasteur

L'Adav y était

d'aménagement cyclable sur le rond point de la RD935 desservant la ZI VALLOUREC, avec le prolongement d'une piste cyclable jusqu'à la RD75. Les travaux débiteront, à l'automne 2008.

M. Anceau, A. Legrand.

17 janvier : Saint-Saulve, le même projet est présenté par la Ville et le Conseil Général aux représentants des entreprises desservis par le giratoire concerné. Une vingtaine des salariés empruntent quotidiennement cette zone à vélo, mais une seule d'entre elles développe une réflexion de PDE et essaie de sensibiliser ses salariés aux modes alternatifs de déplacements. A. Legrand.

4 mars : Point sur le projet du Boulevard d'Harpignies.

Les demandes de l'ADAV qui ont été prises en compte : largeur des bandes cyclables portées à 1,70m, trajectoires cyclables adoucies. Les demandes qui n'ont pas été intégrées : continuité des aménagements jusqu'aux giratoires, traversées cyclables au niveau de l'intersection avec la rue de l'Industrie.

Les services techniques arguent des conflits possibles avec les personnes handicapées, aux intersections avec les passages pour piétons.

A. Legrand, S. Geneste.

L'ADAV écrira au maire suite à cette réunion pour que nos demandes soient véritablement prises en compte.

S. Geneste, A. Legrand.

21 mars : Rencontre avec M. Chagnon, Vice-président du Conseil Général pour faire le point sur la politique cyclable sur l'arrondissement. M. Chagnon, à l'origine de la réunion, nous affirme son total soutien aux

actions et demandes de l'ADAV. Programmation de travaux par le département sur l'ex-RN30, devenue RD630, sur le territoire de la commune de La Sentinelle. Demande de prise en compte de la sécurité des cyclistes sur le tronçon concerné. M. Anceau, A. Legrand.

LILLE MÉTROPOLE COMMUNAUTÉ URBAINE

Unité Centrale

14 janvier : Carte métropolitaine des aménagements cyclables. Réunion de travail pour sa réalisation. M. Anceau.



Haubourdin : piste pont de la Deule

25 janvier : Rue de Flers et Gutenberg à Lille.

Présentation du projet de réaménagement de ces rues. Proposition d'un mail piéton-vélo en parallèle à la voie de circulation, choix à déterminer entre aire piétonne et voie verte. M. Anceau, S. Geneste.

7 février : Comité de pilotage 100 km PDU.

Schéma d'intentions pour la constitution d'un réseau cyclable structurant sur la métropole. Le réseau proposé, en accord avec l'ADAV, sera présenté à l'assemblée communautaire pour adoption et crédit spé-

BULLETIN D'ADHÉSION

Pour favoriser l'usage du vélo en ville ou ailleurs, Pour que la voiture n'ait plus le monopole de la rue...

Bulletin à renvoyer à l'Association Droit Au Vélo, 23 rue Gosselet, 59000 LILLE

- J'adhère à l'ADAV et recevrai le journal l'heurOvélo et ma carte d'adhérent-e
- Adhésion individuelle 14 EUR
- Adhésion chômeur /étudiant 8 EUR
- Adhésion couple 25 EUR
- Adhésion famille 25 EUR + 1 EUR par enfant (exple : 5 personnes = 28 EUR)
- Membre de soutien 25 EUR
- Association 25 EUR
- l'heurOvélo sans adhésion 8 EUR

- Je souhaite participer aux activités de l'ADAV (précisez éventuellement)
- Je voudrais soutenir les actions de l'ADAV et je fais un don par chèque de _____ EUR à l'ordre de L'ADAV et recevrai un reçu fiscal.
- Prénom : _____
- Nom : _____
- Adresse : _____

- Code postal : _____
- Ville : _____
- Profession : _____
- Téléphone : _____
- Mel : _____@_____
- Né le : ____ / ____ / _____

cifique pour sa mise en oeuvre.

M. Anceau, S. Geneste.

Syndicat Mixte des Transports.

Commission. L'ADAV y participe de nouveau. Présentation de l'EID.

13 février : Carte métropolitaine des aménagements cyclables. Réunion de travail. Le projet de réaménagements des accès aux Quatre-Cantons à Villeneuve d'Ascq est également présenté. Afin de simplifier le traitement de l'espace les pistes cyclables aboutiront au niveau des carrefours dans des aires piétonnes. Les cyclistes traverseront au niveau des passages piétons. Les bretelles d'accès aux autoroutes seront réduites afin de faciliter leur traversée par les cyclistes.

M. Anceau.

18 février : Point sur le projet d'Euralille (secteur de la Porte de Valenciennes, secteur à proximité de l'avenue Willy Brandt). L'ADAV et LMCU se mettent d'accord sur la nature des aménagements qui seront demandés à la SAEM Euralille.

M. Anceau, S. Geneste.

27 février : Carte métropolitaine des aménagements cyclables. Réunion de travail. M. Anceau.

18 mars : Mail Dunant à Hem. Comité technique. Le projet qui sera présenté au maire intègre un couloir bus + vélo central bidirectionnel et de part et d'autre une chaussée de 3m en zone 30. M. Anceau.

2 avril : Réunion de bilan annuelle du partenariat ADAV / LMCU. Le partenariat est jugé bénéfique et devra continuer à s'étoffer en particulier avec les services autres que ceux de la voirie. Les normes pour l'adoption de double-sens cyclables sont amenées à évoluer vers plus de souplesse.

M. Anceau, S. Geneste.



Villeneuve d'Ascq : double-sens rue des Victoires

UTRVA - voirie

28 février : Réunion de travail. Nouveau point sur le traitement du projet de réaménagement des accès aux **Quatre-Cantons à Villeneuve d'Ascq.** Des pistes cyclables et des aires piétonnes ouvertes aux cycles seront réalisées. **Wasquehal :** projet de zone 30 rue Marceau. L'ADAV demande que des double-sens cyclables soient étudiés dans le quartier. **Hem :** projet de giratoire à l'interception des rues de Croix et Leclerc. L'ADAV demande qu'un accès à la voie verte programmée le long de la Marque soit prévu dans l'étude. **Roubaix :** présentation du projet de double-sens de la rue Henri Reingaux qui desservira un nouveau collège. Au regard du trafic et de l'accès au collège une bande cyclable étroite de l'ordre de 1m30 sera marquée même si la rue est en zone 30.

M. Anceau.

27 mars : Réunion de travail. Point sur l'accessibilité au **grand stade à Villeneuve d'Ascq.** **Wattrelos,** projet de zone 30 rue des Wauquiez.

M. Anceau.

CONSEIL GÉNÉRAL DU NORD

7 janvier : réunion de coordination.

L'ADAV demande à ce que des réunions périodiques soient instaurées avec l'ensemble des unités territoriales sur le modèle de l'arrondissement de Lille où des journées de travail sont organisées pour faire le point sur les différents projets.

L'ADAV soulève une nouvelle fois le problème de l'intégration des aménagements cyclables dans les giratoires.

Lorsqu'une piste bidirectionnelle ne ceinture pas l'anneau, il est convenu d'essayer d'amener les aménagements jusqu'au giratoire et de protéger les entrées et sorties par une surélévation du cycliste.

L'aménagement type en entrée doit être calqué sur celui de la RD 6 au Recueil à Villeneuve d'Ascq. Pour le traitement de la sortie de l'anneau l'exemple de la RD 9 au Carihem à Roubaix doit être pris pour référence. Lorsqu'une traversée piétonne coupe l'aménagement

ment cyclable, elle devra s'opérer 10 mètres avant l'anneau à l'exemple du traitement du giratoire du Sartel sur la RD 9 à Roubaix.

L'ADAV expose pour avis son projet d'autocollant à apposer à l'arrière des camions et des autocars pour mettre en garde les cyclistes du danger de doubler par la droite les véhicules lourds. La diffusion de l'autocollant se fera auprès des adhérents des fédérations départementales des transporteurs routiers et de voyageurs (FNTR et FNTV).

M. Anceau, S. Geneste.

L'Adav y était



RD 770 Tourcoing : prolongement du boulevard Industriel

8 janvier : matinée de travail sur les projets de la subdivision de Tourcoing.

RD 660, av Jean Jaurès à Roubaix.

Le Département souhaite poser rapidement un nouveau tapis. Les bordures actuelles seront conservées mais le profil retenu intégrera une bande de stationnement de 2m, une chaussée de 6m et deux bandes cyclables. La connexion entre les bandes cyclables et la piste du Grand Boulevard doit être étudiée dans le détail.

RD 765 Pont du Tilleul à Tourcoing

Présentation du projet de l'aménagement suite aux multiples réunions entre l'ADAV et la Ville. Des pistes cyclables seront réalisées. Ces pistes s'incèreront en entrée et sortie aux anneaux des giratoires sur l'exemple des réalisations des giratoires du Recueil et du Pont de Bois à Villeneuve

d'Ascq et du Sartel à Roubaix. Les travaux sont programmés pour fin 2008.

RD 108, Wambrechies, entre la RD 308 et la RD 654.

Conformément à notre précédente rencontre, le projet intègre des pistes cyclables unidirectionnelles.

L'ADAV demande à ce que les insertions soient plus longues. Une piste bidirectionnelle sera bien réalisée sur une partie du giratoire pour favoriser le mouvement entre Quesnoy et Comines.

RD 48, Lezennes

Présentation du projet de piste bidirectionnelle du côté du golf public. En direction de Ronchin la piste ne pourra s'insérer dans le giratoire faute d'emprise suffisante. L'accès à la piste sera élargi. La sortie sera en amont du giratoire. Le cycliste traversera la voie et sera protégé par un îlot refuge.

En direction de Villeneuve d'Ascq l'accès à la piste pourra se faire en deux temps. Le cycliste pourra sortir de l'anneau avant les voitures pour ensuite traverser la voie, protégé par un îlot central, pour gagner la piste. Il pourra également à partir de la voie de sortie de l'anneau, gagner directement le refuge central pour entrer sur la piste.

La sortie de la piste se fera directement dans l'anneau. La proposition de l'ADAV de réaliser une entrée-sortie dans l'anneau n'est pas retenue.

Les travaux sont prévus pour l'été 2008

Cette réunion permet également d'aborder la largeur optimale des bandes cyclables. L'ADAV indique que cela dépend de l'environnement.

Au minimum une bande doit être de 1m5 sauf rétrécissements ponctuels, notamment aux intersections.

Dans le cas où la bande longe du stationnement et/ou que le volume du trafic est élevé et les vitesses supérieures à 50 km/h l'ADAV préfère des bandes plus larges, de l'ordre de 1m70 hors marquage de façon à limiter l'effet de paroi et de préserver une zone « tampon ». Sachant que le caniveau est généralement compté dans l'espace affecté au cycliste, une bande d'1m70 n'offre bien souvent qu'un espace de 1m50 pour le cycliste. C'est

CUA : Communauté Urbaine d'Arras
EID : Espace Info-Déplacements
LMCU : Lille Métropole Communauté Urbaine
MDA : Maison des Associations
PDS : Plan de Déplacements Scolaires
PDU : Plan de Déplacements Urbains
SDD : Semaine du Développement Durable
UC : Unité centrale
UTTA : Unité territoriale de Tourcoing Armentières
UTRVA : Unité territoriale de Roubaix Villeneuve d'Ascq
UTML : Unité territoriale de Marcq La Bassée
UTLS : Unité territoriale de Lille Seclin

généralement le cas pour les RD en milieu urbain. M. Anceau.

15 janvier : mise en place du partenariat ADAV / Département sur l'arrondissement de Cambrai

L'arrondissement comprend environ 700 km de RD et 80 km de RN déclassées.

Les aménagements cyclables sont encore peu nombreux dans cet arrondissement plutôt rural. Des solutions atypiques par rapport au reste des arrondissements sont testées. Les pistes bidirectionnelles peuvent ainsi être réalisées en béton. Ce choix de matériau ne pose pas de problème à l'ADAV, bien au contraire. Il est en effet roulant et plus résistant que l'enrobé à la prolifération des herbes. Il nécessite de ce fait moins d'entretien et semble le mieux adapté à des pistes en milieu rural.

Le végécol est également testé pour mieux différencier les bandes cyclables du reste de la chaussée à l'exemple de la RD 76.

Différents projets de l'arrondissement sont ensuite succinctement présentés.

RD 115, contournement de Caudry

Le projet intègre une piste bidirectionnelle puis des bandes cyclables. L'ADAV demande de prendre en compte les cyclistes aux niveaux des îlots centraux en réalisant des by-pass.

RD 960, projet de piste cyclable bidirectionnelle (sud de Cambrai - Niergnies).

L'entrée et la sortie de la piste seront modifiées de manière à faciliter les insertions. Le traitement de l'îlot, qui permet au cycliste de quitter la piste pour regagner la chaussée, sera réalisé de manière à ce que le cycliste puisse traverser en deux temps et se réinsérer progressivement sur la voie de circulation générale.

RD 114, Cambrai - Naves

L'ADAV demande à ce que les aménagements cyclables soient prolongés au-delà des îlots centraux qui marquent l'entrée de la localité, afin que le cycliste ne se retrouve pas en conflit avec les automobilistes qui tenteront de le dépasser en le frôlant.

Le Département essaiera d'amener les pistes jus-

RD 932

Piste bidirectionnelle en section et dans les giratoires puis bandes cyclables.

RD 113

Bandes cyclables avec transformation ponctuelle en piste dans les courbes.

Modalités du partenariat.

Lors de cet échange il est convenu de se rencontrer en début de chaque année pour faire le point sur les projets à l'étude et sur les avis formulés par l'ADAV sur les projets déjà présentés.

L'ADAV se rendra au besoin sur le terrain avant de formuler son avis.

M. Morchain enverra dorénavant deux jeux des projets d'aménagements cyclables au BEESR pour validation. A la réception des plans le BEESR invitera l'ADAV à retirer un exemplaire du projet pour l'étudier avant de lui rendre un avis.

20 février, rencontre avec l'Unité territoriale de Valenciennes.

RD 645, Abscon - Denain,

Le projet intègre des bandes cyclables de 1m80 jusqu'à la limite de la zone urbanisée. Le profil inégal ne permet pas de matérialiser des bandes sur l'ensemble de l'opération. L'ADAV demande la réduction d'un îlot central pour permettre de poursuivre les bandes et éviter de « coincer » les cyclistes. L'îlot sera réduit. Il sera demandé à l'unité territoriale de Douai d'étudier la possibilité de poursuivre l'aménagement sur son arrondissement.



Bousbecque :
double-sens cyclable
rue St Joseph

RD 375, Raismes - Bruay,

En provenance de Raismes et jusqu'au passage à niveau, l'emprise n'est pas suffisante pour réaliser des aménagements cyclables du fait de la demande de la municipalité de matérialiser du stationnement. Des bandes de 1m80 seront

L'ADAV y était



RD 617
Marcy en Barœul :
pistes cyclables
entre la rocade
Nord Ouest
et le Pavé
Stratégique

ensuite réalisées à la place de la vieille piste sur trottoir. A partir de la forêt l'aménagement se poursuivra par une piste bidirectionnelle de 3m, avec quelques rétrécissements ponctuels, jusqu'à la rue Casimir Perrier à l'entrée de l'agglomération de Bruay. Les accès à la piste se feront par une ouverture servant à la fois d'entrée et de sortie.

RD 953 entre les RD 158 et 427 (Millonfosse - Sars et Rosières),

En provenance de Saint-Amand des pistes unidirectionnelles seront réalisées en continuité avec les aménagements de la RD 955 puis l'aménagement cyclable passera en une piste bidirectionnelle afin de réduire l'emprise nécessaire à l'opération dans la zone peu urbanisée. L'accès et la sortie de l'aménagement seront retravaillés afin de faciliter l'insertion des cyclistes : modification des traversées, insertions plus longues, création d'une bande d'accès.

Intersection RD 375 et 169

Interruption des aménagements avec la création de giratoires.

RD 75 / 934 Marly,

Desserte d'un nouveau lycée. Le projet doit intégrer un parvis, un aménagement cyclable bidirectionnel, une voie bus et un dépôt minute entre la voie de circulation et l'enceinte de l'établissement.

L'ADAV propose de rapprocher la piste du parvis (actuellement positionnée dans le projet entre la voie bus et le dépôt minute) et de traiter l'espace en aire piétonne plutôt que de cloisonner chaque usager sur un espace dédié.

Côté opposé au lycée une piste unidirectionnelle sera réalisée. Les giratoires qui ceinturent le projet seront dotés de pistes bidirectionnelles.

RD 630 entre les RD 955 et

270,

Présentation succincte du projet qui nécessitera une visite sur place.

L'ADAV sollicite par ailleurs le Département pour que les cyclistes soient pris en compte au niveau de la Sentinelle. Il est convenu de faire un nouveau point sur les projets de l'arrondissement courant mai ou juin 2008.

4 mars : Après-midi de travail ADAV - Département - Droit d'Vélo sur l'arrondissement de Douai.

RD 47 Arleux - Hamel - Tortequesne (62).

Des aménagements cyclables, à priori des bandes, seront réalisés sur la RD 47 mais s'arrêteront à la voie communale qui mène à Lécluse car le département du Pas de Calais ne souhaite pas poursuivre les aménagements entre Tortequesne et la limite du Nord.

Cuincy / RD 125 - intersection avec la RD 643.

Sur la rocade Douai-autoroute, le maire demande la mise en place d'un giratoire à la place du carrefour à feux. Le Département préférerait conserver le carrefour à feux plus favorable aux déplacements à vélo.

Présentation d'un projet avec une piste cyclable bidirectionnelle jouxtant un trottoir côté Nord (HLM). L'ADAV et Droit d'Vélo acceptent cette proposition mais demandent également la réalisation d'une piste unidirectionnelle sur la moitié Sud du giratoire. Accord du Département pour étudier cette demande. Afin de faciliter la traversée des branches d'entrées et sorties du giratoire. Il est demandé d'étudier la possibilité de réduire le nombre de files en entrée et sortie sur le giratoire. Le Département accepte cette proposition et étudiera à nouveau le projet en réduisant les branches à une voie tout en se laissant la possibilité de revenir par la suite à deux voies si l'importance du trafic l'exigeait.

Bugnicourt RD 47 - voie nouvelle.

Sur la route Douai-Cambrai, en sortant de Bugnicourt vers Cambrai, un giratoire sera construit cet été à partir duquel partira une voie nouvelle vers la route de Fressain (sorte de contournement). Cette nouvelle voie de 6 m sera bordée de pistes unidirectionnelles sur

trottoir de 2,20 m. L'ADAV demande que ces pistes soient connectées au giratoire. Le Département étudiera leur prolongement pour qu'elles puissent démarrer et aboutir au niveau de l'anneau avec si possible une protection ponctuelle en entrée et en sortie.

RD 938 Râches - Flines-lez-Râches - Coutiches. Projet de réalisation d'une piste bidirectionnelle de 3 m reliant dans un premier temps Râches à Flines, puis de deux pistes unidirectionnelles de 2,20 m reliant Flines à Coutiches. L'ADAV et Droit d'Vélo demandent de revoir l'insertion de la piste sur la chaussée après l'îlot qui marquera l'entrée de Coutiches pour éviter aux cyclistes de se faire « coincer » par les automobilistes. L'îlot sera déplacé pour éviter cet inconvénient. La RD 938 sera ainsi à terme équipée d'aménagements cyclables. L'ADAV demande l'inscription et l'étude d'une liaison cyclable entre les RD 938 et 549. À ce jour il manque en effet des aménagements cyclables à l'extrémité de la RD 549 en amont du giratoire qui assure la connexion avec la RD 938.

RD 13 Loffre - Vivier de Sin le Noble. Projet d'une piste bidirectionnelle au Nord, déjà évoqué lors de notre précédente rencontre. À l'entrée de Sin, la piste sera jumelée avec la boucle n°3 de la CAD. Côté Sin-le-Noble un raccordement au giratoire est prévu. Côté Loffre la piste s'arrêtera à l'entrée de l'agglomération. L'accès se fera avant l'îlot central qui marque l'entrée de la commune. La sortie se fera à l'extrémité de ce même îlot afin de protéger la traversée et la réinsertion des cyclistes dans la circulation générale.

Douai - place Lhéruillier. L'avis de l'ADAV et de Droit d'Vélo est sollicité pour une éventuelle modification du giratoire, sachant que les travaux de la ligne 2 du tram sont prévus d'ici trois ans. Ce giratoire surdimensionné, aux multiples branches, ne facilite pas la circulation des cyclistes. Finalement, après discussion, il est décidé de ne rien modifier avant les travaux du tram. De simples marquages, sans travaux de voirie susceptibles de réduire les

emprises dédiées à la circulation, ne contribueraient certainement pas à une meilleure sécurité pour les cyclistes.

Rieulay. Réalisation d'un by-pass pour les cyclistes au niveau de l'îlot qui marquera l'entrée de la localité. **Giratoire RD 957 et 645 entre Aniche et Somain.** Le carrefour à feux sera supprimé au profit d'un giratoire qui intégrera une piste cyclable bidirectionnelle. L'ADAV demande à bien raccorder l'ensemble des aménagements cyclables qui arrivent sur ce carrefour car pour l'instant un certain « flou » existe et le cycliste ne sait pas trop où il doit aller. Il est également demandé à l'unité territoriale de Douai d'étudier la possibilité de poursuivre les aménagements cyclables en direction d'Abscon pour se raccorder au projet suivi par la subdivision de Denain.

RD 8a Râches. Sur une petite route de troisième catégorie entre Râches et Roost-Warendin, à la demande de la mairie, un projet de piste cyclable bidirectionnelle est étudié. L'aménagement projeté est peu satisfaisant car discontinu et avec une alternance de côté. L'ADAV et DDV iront sur place pour voir la situation avant de donner un avis définitif. Après repérage sur le terrain, l'ADAV et DDV pensent opportun de conserver la piste projetée entre Roost-Warendin et Râches en supprimant la section d'environ 150 m comprise entre les rues de l'Égalité et Pasteur (le long du parc). La piste pourrait ainsi commencer à la sortie de Roost-Warendin et se terminer au niveau du chemin agricole qui fait face à la rue de l'Égalité.

RD 120 Auby - Leforest. Présentation d'un grand projet, sorte de contournement d'Auby, avec un nouveau pont sur la Deûle et une nouvelle route pour rejoindre Leforest. L'implantation du franchissement de la voie ferrée Lille-Douai n'est pas encore définitif. La continuité cyclable et piétonne entre Auby et Leforest par la RD 120 actuelle sera conservée mais avec un dénivelé. La nouvelle voie sera bordée d'une piste bidirectionnelle. Des bandes seront réali-

L'Adav y était

sées sur la route qui reliera Auby à la voie nouvelle. Il conviendra d'essayer de poursuivre les aménagements dans la zone industrielle. Il est prévu de se revoir au mois de juin puis d'organiser deux réunions annuelles.

RÉGION NORD - PAS-DE-CALAIS

Véloroutes et Voies Vertes 26 février, comité de pilotage pour le suivi de l'étude de balisage et de signalétique des véloroutes et voies vertes. M. Anceau

18 mars, comité de pilotage pour le suivi de l'étude de balisage et de signalétique des véloroutes et voies vertes. M. Anceau



Arras : double-sens cyclable rue Alexandre Georges

Espace Info-Déplacements

14 janvier : Transpole. Rencontre avec le chargé PDE pour une collaboration avec l'ADAV. M. Anceau, S. Torro-Tokodi.

28 janvier : ADEME. Rencontre avec la chargée Transports pour la mise en place d'une collaboration.

7 février : Région. Rencontre avec la direction de l'Environnement pour la mise en place de l'EID

3 mars : PDS. Rencontre avec deux mamans de Lambersart qui souhaitent organiser le ramassage scolaire à pied pour l'école Albert Samain.

5 mars : PDS. Repérage de l'itinéraire que suivra la 1^{re} ligne.

10 mars : PDS. Rencontre avec le service des Écoles de Lambersart pour présenter l'expérience de l'ADAV et conseils pour la réalisation.

18 mars : PDS. Validation de la communication développée pour l'école A. Samain de Lambersart.

19 mars. Journée d'échanges des Espaces Info-Energie de la Région à Loos-en-Gohelle. Présentation de l'EID aux autres espaces.

22 mars : PDS. Présentation aux délégués FCPE du Valenciennois.

4 avril. Région. Stand d'informations au nouveau siège pour les salariés.

14 avril. Région. Mise au point sur la communication et les missions de l'EID.

Transpole

14 janvier Rencontre avec les responsables de la communication pour envisager les modalités d'un partenariat pour la diffusion de documents à l'attention des cyclistes dans les vélopoles qui se mettent en place sur l'agglomération.

M. Anceau, S. Geneste.

Association Place Au Vélo à Nantes.

2 février : Présentation lors de l'assemblée générale de l'association nantaise de promotion du vélo des partenariats noués entre l'adav et les collectivités. Notre méthode de travail intéresse au plus haut point cette association qui souhaite s'en inspirer pour être véritablement associée aux différents projets de voirie de l'agglomération nantaise. M. Anceau

AF3V

17 février. Paris. Participation au conseil d'administration de l'Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes. M. Anceau.

29 mars. Assemblée Générale à Paris. L'ADAV reste membre du conseil d'administration de l'Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes. M. Anceau.

FUBicy



Grenoble : campus universitaire entièrement adapté aux déplacements vélo/TC

Assemblée générale et congrès à Grenoble. Candidature de l'ADAV pour l'édition 2009 à Lille, retenue à l'unanimité.

plus d'infos sur : www.droitauvelo.org

Pour toutes ces activités, votre association recherche des volontaires.

• mercredi 21 mai

à 18h00, inauguration de

'Espace Info-

Déplacements à la MRES

de Lille, 23 rue Gosselet.

• samedi 7 juin :

Fête du vélo

à Marcq en Baroeul,

toute la Journée, sur la

Place devant la Mairie,

stand et animations

(démonstration de visibilité en camion, marquage...).

à Lille,

de 9h00 à 15h00 : Broc' à

vélos, atelier d'aide à la

réparation, marquage de

vélos et "village vélos",

place du marché aux

Fleurs de Wazemmes

à 15h00 : parcours urbain

à la découverte des lieux

utiles au cyclistes à Lille,

départ place du Marché

aux Fleurs ; arrivée prévue

Boulevard JB Lebas pour

le Festival Cultures

Equitables

Le groupe Balades en quelques mots...

Les membres du groupe Balade organisent à tour de rôle une balade, un samedi ou un dimanche, une demi-journée ou la journée complète, et y invitent l'ensemble des adhérents et des sympathisants de l'ADAV.

Des séjours de plusieurs jours (Gand, novembre 200 ; Courtrai, février 2008 ; Jenlain, avril 2008 ; la Zélande, mai 2008 ; l'Audomarois, juin 2008) sont également organisés.

Au lieu de faire du vélo seuls ou en groupes restreint, les membres du groupe balade font donc partager aux autres leur passion du vélo et leurs trouvailles en matière d'itinéraires : voies vertes, cheminements véloroutiers, routes

de campagne, chemins de halage, drèves, véloroutes, circuits RAVeL, Landelijke Fietsroutes, ... Pour être membre du groupe balade, et pour pouvoir participer à l'élaboration du calendrier prévisionnel, il est seulement demandé d'accepter de prendre en charge une ou deux balades par an. Une simple balade de deux heures est acceptée.

Pour intégrer le groupe balade : adavbalades@orange.fr

Gérard

Le canal Comines - Ypres (balade du 30 mars)



Cyclothon 2008

Le 13e Cyclothon Lille-Cassel des Petits Frères des Pauvres aura lieu ce dimanche 25 mai.

Le Cyclothon n'est pas une compétition : s'il s'adresse à des cyclistes déjà habitués à des moyens parcours, chaque cycliste roule à son rythme, et aucun classement n'est effectué.

L'itinéraire, de Lille à Cassel, fait environ 63 km et passe par Lambersart, Lompret, Verlinghem, Frélinghien, Le Bizet, Ploegsteert, Nieuwerkerke (Neuve Église), Kemmelberg, Dranouter, Loker, Westouter, Boeschepe, Godewaersvelde, Eecke et Sainte-Marie-Cappel. Le parcours est sans grande difficulté (quelques montées assez raides seulement).

Pour connaître les modalités complètes de cette journée : <http://www.droitauvelo.org>, rubrique " les balades du printemps ".

Vacances militantes avec...

...Dynamobile :

Dynamobile, c'est, depuis 1995, dix jours de cyclodécouverte militante (150 cyclistes environ ; 70 km par jour environ).

Soutenu par le Gracq (Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens), l'équivalent wallon de l'Adav, Dynamobile, par ses contacts avec la population, les associations, les élus et les médias, a pour objectif de convaincre que le vélo est un moyen de déplacement rapide, agréable, pratique, économique, sain et écologique.

L'édition 2008 de cette grande manifestation cycliste aura lieu, du vendredi 18 au dimanche 27 juillet, en Belgique, aux Pays-bas et en France.

Pour connaître les modalités complètes de ces 10 jours : <http://www.dynamobile.net/>

ou Cyclo-trans-Europe :

Fondée en 1996, Cyclo-trans-Europe est une association qui a

comme objectif la construction et la promotion de la TransEuropéenne, c'est-à-dire de l'ensemble composé par les deux futures véloroutes internationales Paris - Moscou et Saint-Jacques-de-Compostelle -Trondheim.

La 8ème randonnée d'été de Cyclo-trans-Europe se déroulera, du samedi 12 juillet au vendredi 25 juillet, sur un tronçon de la deuxième véloroute. Elle partira de Paris et passera d'abord par les berges de la Seine et par les chemins de halage des canaux du Loing et d'Orléans. Elle descendra ensuite la Loire (le dernier fleuve sauvage d'Europe), avant de faire ses derniers tours de roues dans le Parc naturel régional de la Brenne.

Participer à ces 14 jours de cyclodécouverte, c'est permettre, auprès du grand public, une meilleure connaissance du projet et du parcours de la TransEuropéenne. C'est aussi contribuer, auprès des autorités publiques, à la promotion du vélo.

Informations complémentaires, à partir du 28 avril, sur le site : <http://transeuropeenne.free.fr/>

Gérard

Les articles pour le prochain Heurovélo (n°58) doivent nous parvenir avant le 18 août 2008



l'HeuroVélo, journal dérailleur, est édité par l'AssOciatiOn Droit Au VéLO, (ADAV), 23, rue Gosselet 59000 Lille. Tél : 0 320 861 725 ; fax : 0 320 861 556

E-mail : info@droitauvelo.org Site : www.droitauvelo.org
Commission paritaire : ISSN 12510602 ; périodicité trimestrielle. Conception ADAV. Le numéro : 2 EUR - Gratuit pour les adhérents. Toute suggestion est la bienvenue.
Directeur de la publication : Benoît Cousin.
Mise en page : Jean-Baptiste Boulange, Sébastien Torro-Tokodi, Nicolas Floquez, JF Charvet.
Illustrations page 1 : LMCU, pages 3, 8 et 9 : Laurent Libessart, pages 6 et 8 : Andy Singer
Ont contribué à ce numéro : Michel Anceau, Clotilde Boulange, JB Boulange, Pascal Coquerelle, Benoît Cousin, Elise Défossez, Raymond Degryse, Jean Dewavrin, Patrick Eillum, Sabine

Geneste, Pascal Housez, Marc Stienne, Sébastien Torro-Tokodi, Gérard Vahé, Jean-Pierre Verhille.
Les articles parus dans l'Heurovélo sont publiés sous la responsabilité de leurs auteurs et ne sauraient engager l'association ADAV.
Imprimé sur papier recyclé et encres végétales par les Imprimeries Calligaert. Tirage : 1300 ex. Accueil aux heures de travail des salariés ; pour être sûrs de rencontrer quelqu'un, nous vous conseillons de téléphoner avant de vous déplacer : 03 20 86 17 25. Permanences tous les premiers samedis matin du mois, en même temps que les ateliers.

